SKRZYDLATA POLSKA

14 (1500) • 6.04.1980 CENA 5 ZŁ



35 lat w służbie lotnictwa Polski Ludowej

SP

ZESPÓŁ REDAKCYJNY
TYGODNIKA LOTNICZEGO I KOSMONAUTYCZNEGO
„SKRZYDLATA POLSKA"
Warszawa

Z okazji 35-lecia redakcji w Polsce Ludowej oraz zbiegającego się z tym 1500 numeru Tygodnika, w roku 50-lecia „Skrzydlatej Polski", składam Zespołowi Redakcyjnemu serdeczne gratulacje.

Byliście przez 35 lat wiernymi sekundantami wszystkiego, co działało na rzecz rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego i wojskowego. I sprzyjaliście zaangażowaniem swych serc i talentem swych piór temu rozwojowi. Każdy spośród 1500 numerów redagowanego przez Was pisma był tego najlepszym dowodem. Dziękuję Wam za to serdecznie jako czytelnik, sympatyk i sojusznik we wszystkich poczynaniach służących rozwojowi polskich skrzydeł.

Przyjmijcie, proszę, również jak najserdeczniejsze życzenia pomyślności w dalszej pracy redakcyjnej i twórczości publicystycznej na rzecz rozwoju lotnictwa polskiego w służbie naszej socjalistycznej ojczyzny.

gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI
wiceminister komunikacji

DRODZY CZYTELNICY

31 marca minęło 35 lat od powołania rozkazem dowódcy Lotnictwa Wojska Polskiego redakcji czasopisma „Skrzydlata Polska", która od tej pory prowadzi nieprzerwanie działalność w służbie lotnictwa Polski Ludowej. Rocznica ta zbiegła się z wydaniem 1500 numeru naszego pisma. Ten właśnie numer jubileuszowy, który ukazuje się w roku 50-lecia „Skrzydlatej Polski" przypadającego w lipcu br., oddajemy do rąk Czytelników z nową winietą tytułową i w nieco zmienionej formie graficznej. Żywimy nadzieję, że zmiana spotka się z Waszą aprobatą.

Jubileusz „Skrzydlatej Polski" w roku bieżącym skłonił nas również do ogłoszenia w bieżącym numerze ankiety-sondy, aby lepiej poznać opinię Czytelników o czasopiśmie, co będzie nam bardzo pomocne w dalszym jego redagowaniu. Prosimy o jak najliczniejszy udział w ankiecie-sondzie, za co z góry serdecznie dziękujemy. Jej wyniki opublikujemy w lipcu br.

REDAKCJA

Przyjemnego
odpoczynku świątecznego
życzy
swoim Czytelnikom
redakcja „Skrzydlatej Polski"

POSŁOWIE DO SEJMU PRL

W wyniku wyborów do Sejmu PRL w dniu 23 marca br., posłami ze środowiska lotniczego do Sejmu ósmej kadencji (pisaliśmy na ten temat w nr. 11 SP) wybrani zostali: **Janusz Przymanowski** (Warszawa), **Henryk Piotrowski** (PZL-Świdnik), **Józef Różański** (Nowy Targ), **Jerzy Bukowski** (Warszawa), **Józef Jędo** (PZL-Mielec), **Walerian Pasternak** (PZL-Rzeszów).

Magdalena Bargiełowska z PLL LOT wybrana została radną do Rady Narodowej Miasta Stołecznego Warszawy.

30 DROMADERÓW Z PZL-MIELEC

4 samoloty rolnicze typu PZL M-18 Dromader buduje miesięcznie największy zakład lotniczy w kraju — Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Mielec. Dotychczas zmontowano już 30 Dromaderów. Część z nich skierowana została na eksport. Pierwsze dwa Dromadery z partii informacyjnej zakupiła Jugosławia, natomiast 6 samolotów w wersji przeciwpożarowej nabyła firma kanadyjska.

PRACE DOKTORSKIE W WAT

Rada Wydziału Cybernetyki Wojskowej Akademii Technicznej podała do wiadomości, że podjęła uchwałę o nadaniu stopnia naukowego doktora nauk technicznych mgr. **Franciszkowi Jagle** — na podstawie obronionej rozprawy doktorskiej pt. „Komputerowe wspomagania kontroli ruchu lotniczego w obszarze kontrolowanym lotniska". Promotor: prof. dr hab. inż. **Stanisław Piasecki.**

Rada Wydziału Mechanicznego WAT nadała stopień naukowy doktora nauk technicznych mjr. mgr. inż. **Zbigniewowi Millerowi** — na podstawie obronionej rozprawy doktorskiej pt. „Badania zmodyfikowanych układów dolotowych gaźników silników spalinowych". Promotor: płk prof. dr hab. inż. **Stefan Szczeciński.**

Rada Wydziału Inżynierii Lądowej i Geodezji WAT nadała stopień naukowy doktora nauk technicznych mjr. mgr. inż. **Janowi Marszałkowi** — na podstawie obronionej rozprawy doktorskiej pt. „Metoda analizy wyników badań parametrów użytkowo-eksploatacyjnych nawierzchni lotniskowych". Promotor: płk doc. dr hab. inż. **Tadeusz Białobrzeski.**

MEDAL AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO DLA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Miło nam poinformować Czytelników, że Zarząd i Kierownictwo Aeroklubu Poznańskiego przekazały naszej redakcji medal pamiątkowy wybity z okazji 60-lecia powstania aeroklubu, wraz z podziękowaniem za dotychczasową współpracę i popularyzację problematyki lotnictwa sportowego miasta Poznania i regionu Wielkopolski.

Dziękujemy.

KONFERENCJA INTERPRETACJI ZDJĘĆ LOTNICZYCH I SATELITARNYCH W POZNANIU

W Collegium Minus Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu odbyła się 6 marca konferencja zorganizowana przez Instytut Geografii tej uczelni oraz Dowództwo Wojsk Lotniczych na temat interpretacji zdjęć lotniczych i satelitarnych. Ich analiza pozwala ocenić stan roślin uprawnych, badanie stanu zdrowotności lasów (np. w centralnej części Wielkopolskiego Parku Narodowego). Mogą być one wykorzystane w renowacji i konserwacji urządzeń drenarskich oraz dla potrzeb gospodarki miejskiej.

ZMIANY TEMATYCZNO-GRAFICZNE W „WIRAŻACH"

Tygodnik Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju „Wiraże", wychodzący w Poznaniu, dokonał korzystnych zmian w swym układzie tematycznym i graficznym. Zmieniona została nieco winieta tytułowa oraz zmodernizowany układ graficzny gazety. Wprowadzono nowe stałe działy tematyczne, np.: Z oddziałów i garnizonów, Z kraju i ze świata, Historia, Kultura — wychowanie — etyka, Film, Technika — militaria, Humor — rozrywka oraz stałe felietony: Wirażyki, Temat tygodnia, Refleksje na czasie, Korkociągiem. Poprawiono znacznie stronę ilustracyjną gazety. Naszym kolegom w stalowych lotniczych mundurach życzymy pomyślnej działalności.

ZEBRANIE EMERYTÓW I RENCISTÓW PLL LOT

19 marca br. odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze Koła Emerytów i Rencistów przy Radzie Zakładowej PLL LOT. Zebrani chwilą ciszy uczcili pamięć ofiar katastrofy samolotu Il-62 SP LAA. Wybrano nowy Zarząd Koła, którego przewodniczącym został **Jan Esser.** Koło zrzesza 476 byłych pracowników PLL LOT, którzy ciągle utrzymują ścisłe więzi z przedsiębiorstwem i środowiskiem lotniczym. Jest też praktyczną formą organizacyjną dla świadczenia wszelkiego rodzaju pomocy i opieki oraz podtrzymywania więzi koleżeńskich wśród byłych pracowników LOTU.

W zebraniu wzięli udział: przewodniczący Rady Zakładowej ZZTiD — **Bogusław Piotrowski** przy PLL LOT oraz przewodniczący Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — **Jerzy Osiński.**

W SKRÓCIE

● **Planetarium** im. Mikołaja Kopernika w Chorzowie obchodzi w br. 25-lecie działalności.

● **Śmigłowiec** rolniczy Mi-2 wysiewał nawozy na oziminy w Kombinacie Rolnym Redło, w woj. koszalińskim.

● **Wojskowy** Instytut Medycyny Lotniczej przy współudziale Komisji Badań Polarnych PAN zorganizował 15 marca konferencję naukową n.t. „Medycyna i psychologia polarna".

● **Wynikiem** długoletniej współpracy naukowej i dydaktycznej Instytutu Lotnictwa Wydziału Mechanicznego Politechniki Rzeszowskiej z WSK PZL-Mielec jest uruchomienie Magisterskich Studiów Przemiennych, które łączą proces kształcenia z pracą zawodową w PZL-Mielec.

● **We Włocławku** powstał Oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

● **Aeroklub** Jeleniogórski i Zarząd Wojewódzki LOK w Jeleniej Górze zorganizowali (12–16.03.1980) VIII Zimowy Wielobój Spadochronowy.

● **Szczeciński** oddział Zakładu Usług Agrolotniczych wykona w bieżącym roku w państwowych gospodarstwach rolnych zabiegi z zakresu nawożenia i ochrony roślin na obszarze 560 tys. hektarów.

WYDAWNICTWA

RYSZARD WITKOWSKI — **SZEŚĆ STOPNI SWOBODY.** Wydawnictwo MON — 1980. Wspomnienia znanego pilota doświadczalnego, działacza polskiego i międzynarodowego sportu śmigłowcowego. Str. 392, cena 50 zł, nakład 10 000 + 333 egz.

W NASTĘPNYM NUMERZE

NASZA OKŁADKA

Elwira Czubaj, młoda ale już znana pilotka szybowcowa z Aeroklubu Słupskiego.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

POGRZEB ZAŁOGI SAMOLOTU PLL LOT

Na Cmentarzu Komunalnym na Powązkach w Warszawie odbył się 25 marca pogrzeb członków załogi samolotu Il-62 Polskich Linii Lotniczych LOT, który 14 marca uległ katastrofie w Warszawie.

Wśród 87 ofiar katastrofy, o czym informowaliśmy, zginęli pracownicy PLL LOT: kpt. pil. inż. **PAWEŁ LIPOWCZAN**, II pilot **TADEUSZ ŁOCHOCKI**, nawigator pokładowy **KONSTANTY CHORZEWSKI**, radiooperator pokładowy **STEFAN WĄSIEWICZ**, mechanik pokładowy **JAN ŁUBNIEWSKI**, szefowa stewardes **ALICJA DURYASZ**, stewardesy: **ALICJA MORMOL-DUDLEY, ELŻBIETA GRABOWSKA, KRYSTYNA KRAWCZYK, JOANNA PODSTOLSKA, GRAŻYNA SZAFARKIEWICZ-WĘGLIŃSKA.**

Zmarłych żegnały tysiące osób. Obok rodzin i osób najbliższych zmarłym w kondukcie żałobnym szli: minister komunikacji **Mieczysław Zajfryd**, prezydent m.st. Warszawy — **Jerzy Majewski**, przedstawiciele Polskich Linii Lotniczych LOT, współpracownicy i przyjaciele.

Tragicznie zmarłych pracowników PLL LOT nad odwartymi mogiłami pożegnał dyrektor naczelny PLL LOT **Włodzimierz Wilanowski.** Złożył hołd ludziom, którzy życie związali z lotnictwem i zginęli na posterunku, wypełniając do końca obowiązki służbowe. W imieniu Ministerstwa Komunikacji, władz społeczno-politycznych m.st. Warszawy, załogi przedsiębiorstwa oraz swoim własnym złożył rodzinom i najbliższym wyrazy najwyższego szacunku i czci dla pamięci tragicznie zmarłych oraz wyrazy najgłębszego współczucia.

W imieniu współpracowników zmarłe koleżanki i kolegów pożegnał wieloletni pilot PLL LOT kpt. **Tadeusz Hendzel.**

Kompania Reprezentacyjna Wojska Polskiego oddała honory wojskowe.

Przy łoskocie werbli na grobach złożono liczne wieńce i wiązanki kwiatów, m.in. od prezesa Rady Ministrów, przewodniczącego Stołecznej Rady Narodowej, prezydenta m.st. Warszawy, ministra komunikacji, dyrekcji, KZ PZPR i Rady Zakładowej PLL LOT, przedstawicielstw zagranicznych linii lotniczych, organizacji społecznych, instytucji krajowych i zagranicznych.

Uchwałą Rady Państwa 10 tragicznie zmarłych w czasie pełnienia obowiązków służbowych członków załogi samolotu Il-62 odznaczonych zostało pośmiertnie Krzyżami Kawalerskimi Orderu Odrodzenia Polski. Wszystkim pracownikom LOTU, którzy ponieśli śmierć w katastrofie, przyznano uchwałą Prezydium Konferencji Samorządu Robotniczego PLL LOT odznaki I stopnia z trzema diamentami „Zasłużony Pracownik Polskich Linii Lotniczych LOT".

Aeroklub Krakowski wzbogacił się o nowe pomieszczenie. Jest nim wolno stojący piętrowy pawilon przy ul. Zdrowej 2a. Znajduje się w nim Ośrodek Modelarstwa Lotniczego i Propagandy. Uzyskanie tego pawilonu to wynik działalności działu społeczno-wychowawczego i społecznej pomocy prezesa AK mgra inż. Leona Dusika i wiceprezesa dr. Stanisława Turleja, którzy przekonali władze Urzędu Dzielnicowego i Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej, że lotnicy mogą i potrafią zagospodarować nowo wybudowany pawilon. Ośrodek został już wyposażony we wszystkie na razie najpotrzebniejsze urządzenia i meble, a jego lotniczy wystrój wewnętrzny i zewnętrzny wykonała społecznie art. mal. Helena Korzec — zasłużona działaczka naszego aeroklubu.

Uroczyste otwarcie ośrodka odbyło się w dniu 21 lutego, z udziałem kierownika Wydziału Modelarstwa i Kół Lotniczych Aeroklubu PRL, Edmunda Osińskiego.

Głównymi użytkownikami pawilonu są modelarze krakowscy, którzy nareszcie wyprowadzili się z wilgotnej piwnicy przy ul. Jaracza. Oni też włożyli dużo pracy w jego urządzenie i zagospodarowanie. Na piętrze znajdują się dwie sale z wyposażeniem dla modelarzy wyczynowych i tych, którzy stawiają pierwsze kroki. Urządzenia i maszyny do obróbki drewna mają osobne pomieszczenie. Osobny pokój ma też szef modelarstwa i kierownik ośrodka. W części parterowej znajduje się sala wykładowa, pomieszczenia na maszyny do obróbki metalu, magazyn oraz podręczna kuchenka. Wszystkie te pomieszczenia, poza wyposażeniem, mają wystrój lotniczy, wszędzie pełno modeli lotniczych, gablot i plansz oraz nagród i dyplomów zdobytych w zawodach modelarskich.

Ośrodek ma już ustalony program działania. Poza szkoleniem modelarzy odbywać się będą w nim spotkania lotniarzy i kolekcjonerów modeli plastykowych. Program na najbliższe tygodnie przewiduje spotkania młodzieży z ludźmi lotnictwa. Zaproszono m.in. pilotów L. Grubskiego i E. Popiołka oraz pracownika Muzeum Lotnictwa i Astronautyki Z. Baranowskiego. Nie zapomniano też o filmach lotniczych i innych formach propagandy lotniczej.

Liczymy, że ośrodek będzie służył nie tylko tym, którzy są zrzeszeni w Aeroklubie czy w jego Kołach Lotniczych, ale również młodzieży mieszkającej w pobliżu.

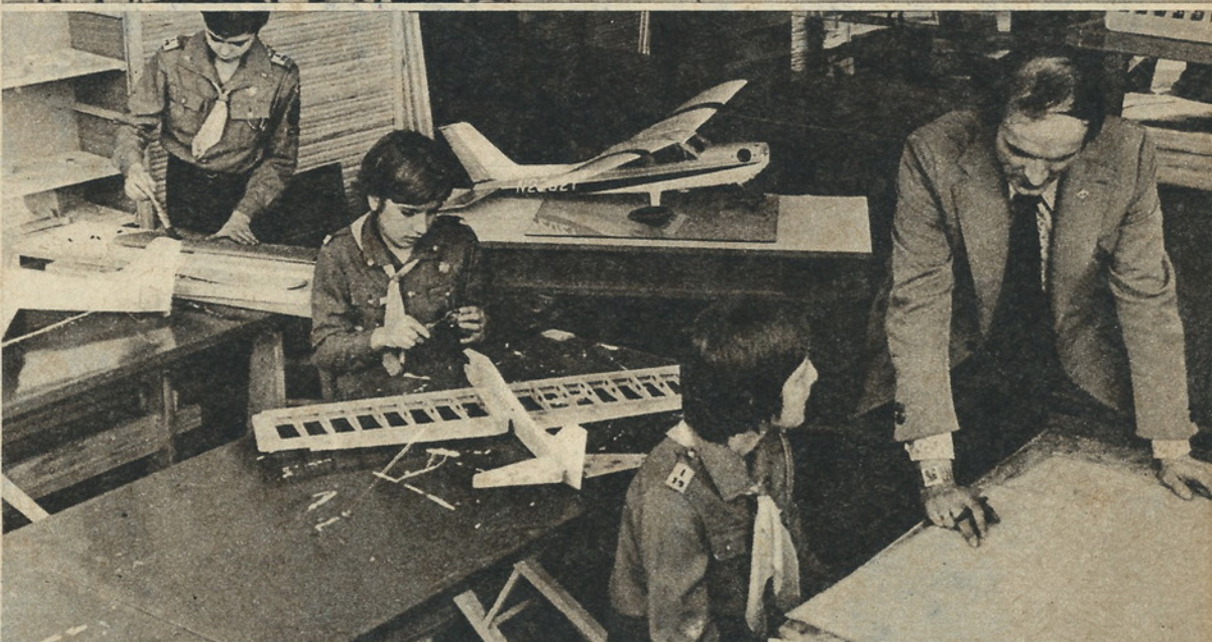
KRYSTYNA SZYMAŃSKA

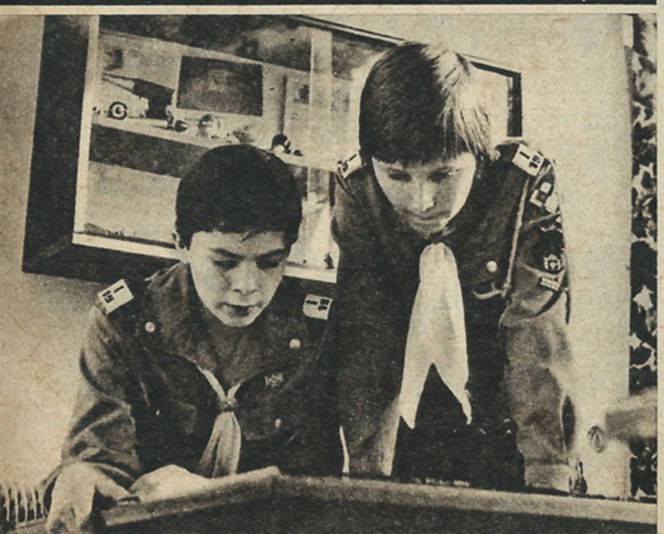
NOWY OŚRODEK W KRAKOWIE

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI











Co dalej z harcerstwem LOTNICZYM?

Zdjęcia: Bernard Koszewski

Harcerstwo ma bogate tradycje w naszym lotnictwie. Zapisało niejedną chlubną kartę historii polskich skrzydeł. Przytaczanie w tym miejscu szeregu dat, nazwisk i nazw uważam za zbyteczne, bo są one dobrze znane lotniczej braci. Warto natomiast wspomnieć o kilku aktualnych faktach, by mieć niewesoły obraz współczesnej rzeczywistości „skrzydlatego harcerstwa".

Moim zdaniem jeszcze kilka lat na obecnym poziomie, a pojęcie to w sensie szerokiej działalności młodzieży będzie jedynie hasłem w leksykonie harcerskim.

Liczba harcerskich klubów, drużyn i modelarni parających się lotniczymi zagadnieniami topnieje z roku na rok — co jest zjawiskiem wysoce niepokojącym i wręcz alarmującym.

Faktem jest też, że mamy w kraju kilka prężnych i chyba wzorcowych ośrodków lotniczych harcerstwa, takich jak np. Wrocław, Kraków, Katowice itd. Ale to nie załatwia sprawy, bo przecież Związek nasz liczy blisko trzy miliony członków, a zainteresowanie dzieci i młodzieży lotnictwem rośnie odwrotnie proporcjonalnie do liczby ogniw ZHP ze skrzydłami husarskimi w herbie. Co roku tu i ówdzie powstają nowe lotnicze kluby, drużyny czy też zastępy, ale żywotność ich jest z reguły krótka z wielu przyczyn, których kilka postaram się wymienić, a może raczej zasygnalizować. Przyczyny tego stanu są złożone i nie chciałbym podejmować kompleksowej analizy tego zjawiska, po pierwsze ze względu na brak dostatecznej ilości materiału, a ponadto na trudne do wykluczenia subiektywne spojrzenie na całość zagadnienia (jestem przecież harcerzem).

Pierwsza sprawa, nasuwająca się na pewno wszystkim zaangażowanym w lotniczą działalność na terenie ZHP, to kompletny brak centralnej koordynacji w tym przedmiocie, a wręcz brak jakiegokolwiek zainteresowania rozwojem tej specjalności ze strony odpowiedzialnych czynników Głównej Kwatery. Być może coś w tym kierunku się robi, ale na pewno bez zapału i właściwego rozeznania, bo rezultaty tych przedsięwzięć są nieodczuwalne w terenie. Zawarcie natomiast tylko Porozumienia z Aeroklubem PRL też wszystkiego nie załatwia.

Mówi się natomiast dużo o wychowaniu patriotyczno-obronnym i politechnicznym harcerskiej młodzieży, a traci tak poważny atut w procesie wychowawczym, jakim jest lotnictwo. O walorach uprawiania przez młodych ludzi spadochroniarstwa, modelarstwa czy szybownictwa przekonywać chyba nikogo nie trzeba. Nie jest tajemnicą, że wielu najwartościowszych ludzi drogę do cywilnego i wojskowego lotnictwa rozpoczynało od wykonywania modeli latających, skoków ze spadochronem czy też latania szybowcowego. Tym samym zdobywali pierwszy stopień lotniczego wtajemniczenia w drużynach harcerskich. Na pewno nie wszyscy harcerze pozostają wierni lotnictwu, ale wyniesione przez nich z tego okresu wartości są ogromne i bezsporne. Stwierdzenie, że lotnictwo jest szkołą postaw i charakterów, znalazło w życiu stokrotnie potwierdzenie.

Tym bardziej zastanawia fakt wieloletniego oczekiwania na załatwienie przez centralne ogniwa ZHP szeregu naglących spraw lotniczego harcerstwa. Zapewne coś tu „nawala", ale polemizowanie na temat „góra czy dół" odłóżmy na potem. Teraz trzeba ratować to co jeszcze pozostało.

Wydaje mi się, że te specjalnościowe porządki w łonie Związku Harcerstwa Polskiego należy rozpocząć natychmiast i to od przygotowania kadry instruktorskiej, poprzez zorganizowanie przez GK APRL centralnego szkolenia kierowników klubów drużynowych. Kursy tego typu stałyby się też wspaniałą okazją do wymiany doświadczeń oraz kompleksowego przygotowania propozycji i postulatów pod rozwagę GK. Zaplecze w postaci ludzi mających odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie do przygotowania i przeprowadzenia takich szkoleń — mamy i to ogromne.

Ci wszyscy, którzy spotkali się w pracy instruktorskiej z kierowaniem lotniczym klubem czy drużyną wiedzą, że nie należy to do rzeczy łatwych. Chodzi tu o właściwą interpretację nakreślonych założeń programowo-organizacyjnych, a przede wszystkim o zachowanie odpowiednich proporcji w dawkowaniu lotnictwa i harcerstwa, których naruszenie powoduje zazwyczaj utratę z pola widzenia celów wychowawczych.

Trudno w takim przypadku mówić o funkcjonowaniu systemu wychowawczego, jakim jest na pewno harcerstwo lotnicze. Znane są przecież przypadki, gdy instruktorzy i działacze w pogoni jedynie za wymiernymi wskaźnikami pracy, jak wyniki sportowe, zdobyte odznaki, klasy itd., doprowadzali do opatrzenia przymiotników harcerski — harcerska cudzysłowem. Łączy się to z reguły — jak to niektórzy określają — z „naturalnym" rozkładem ogniwa, a niesie zawsze ze sobą rozczarowanie młodzieży i utratę zaufania do tej formy społecznej pracy.

Sprawa kształcenia kadry instruktorskiej w zakresie działalności specjalnościowej jest ważna i nagląca.

Ponadto w kolejce na załatwienie oczekuje (od lat):

- opracowanie wytycznych programowo-organizacyjnych dotyczących harcerskich jednostek lotniczych,
- opracowanie i wydanie regulaminu sprawności i odznak specjalnościowych,
- wprowadzenie w życie postulowanych od lat zmian regulaminu mundurowego dla lotniczych jednostek ZHP,
- reaktywowanie centralnych akcji lotniczych, jak obozy, turnieje itd.,
- reaktywowanie inspektoratów i wydziałów lotniczych w wyższych ogniskach ZHP (wg potrzeb).

Nie poruszyłem tu wielu istotnych spraw nurtujących harcerzy skrzydlatych, ale wiem, że mój głos nie jest pierwszy i wierzę, że nie ostatni. Nawołuję, a może raczej prowokuję do dyskusji takiej, która wywoła „pożar" na wyższych kondygnacjach naszego Związku, by ratowanie odbywało się przy użyciu spadochronów. Może to przyczyniłoby się do większego zainteresowania lotniczym harcerstwem.

Czy jest konieczne szukanie nowych form i systemów w pracy z dziećmi i młodzieżą, kiedy te stare formy wzbogacone jedynie nowymi treściami są całkowicie skuteczne, ciekawe i wypróbowane? A ten fakt nie jest bez znaczenia.

Nie chciałbym być zrozumiany jako nawołujący do żywiołowego tworzenia harcerskich jednostek lotniczej specjalności. Wiem, iż musi temu towarzyszyć analiza potrzeb środowiska oraz ocena sił i możliwości — by działalność takiego klubu czy drużyny nie była jedynie krótkim epizodem w historii harcerstwa lotniczego.

Apeluję o dyskusję, której owocem może być konkretne i przemyślane działanie.

Wierzę, że obecne obniżenie pułapu ma charakter przejściowy i że rychło wrócą czasy, gdy harcerskie lilijki ozdabiały dumnie uniesione w górę husarskie skrzydła.

Hm. JAN KUSEK
Harcerskie Koło Lotnicze
„Trawers" w Złotoryi



BŁĘKITNE SKRZYDŁA '79

Kapituła Błękitnych Skrzydeł, obradująca 10 marca w Ministerstwie Komunikacji, rozpatrzyła nadesłane do redakcji wnioski i przyznała Błękitne Skrzydła za 1979 r. Laureatów przedstawiamy na następnych stronach tego numeru. Jest ich mniej niż w kilku poprzednich latach — 29 indywidualnych i 5 zespołowych. Wynika to ze zgłoszonych do wyróżnień wniosków, których było 53. Sporo z nich nie odpowiadało wymogom regulaminu, nie zawierało dostatecznych uzasadnień.

W swej historii Błękitne Skrzydła zdobyły sobie społeczne uznanie, stały się cenionym wyróżnieniem i weszły na trwałe do tradycji naszego lotnictwa. Wystarczy podać, że w latach 1964—1980 przyznano ogółem 343 wyróżnienia indywidualne i 165 zespołowych. W gronie 508 laureatów znajdują się wybitni, zasłużeni ludzie lotnictwa polskiego, reprezentanci kilku pokoleń oraz wszystkich dziedzin i specjalności lotniczych, a także osoby spoza środowiska lotniczego, które czynnie angażowały się w swej pracy na rzecz lotnictwa. Wśród laureatów zbiorowych mamy zasłużone zespoły aktywistów, działaczy i specjalistów oraz wiele ośrodków, placówek i instytucji znanych powszechnie ze swych zasług w rozwoju polskich skrzydeł.

W toku obrad Kapituły podniesiono i przedyskutowano sprawę zmiany regulaminu Błękitnych Skrzydeł. Uznano, że to honorowe wyróżnienie społeczności lotniczej, przyznawane przez redakcję, powinno być nadawane wyłącznie jednorazowo i z okazji Święta Lotnictwa Polskiego, co roku 23 sierpnia. W nowej modyfikacji wyróżnienia indywidualne i zespołowe przyznawane mają być w zmniejszonej liczbie — za całokształt wyróżniającej się działalności w lotnictwie polskim i na rzecz lotnictwa oraz za wybitne, dużej rangi osiągnięcia jednorazowe. Kapituła zaleciła redakcji opracowanie nowego regulaminu Błękitnych Skrzydeł. W 1981 r. przyznawane one będą już z okazji Święta Lotnictwa. Napiszemy o tym szczegółowo w stosownej porze.

Gratulujemy naszym laureatom, z którymi spotkamy się jeszcze osobiście, o czym poinformujemy ich oddzielnie. Dziękujemy Czytelnikom, zespołom i instytucjom za nadesłane wnioski. Członkom Kapituły dziękujemy za przyjęcie naszego zaproszenia i udział w jej pracach.

Na zdjęciach — fragmenty obrad Kapituły Błękitnych Skrzydeł w Ministerstwie Komunikacji.
Fot. B. Koszewski





KAPITUŁA BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ

Przewodniczący

gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI — wiceminister komunikacji

Członkowie

mgr inż. LUCJAN DRZEWIECKI — dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych

ppłk dypl. pil. MIROSŁAW HERMASZEWSKI — Lotnik Kosmonauta PRL

mgr JERZY HOFFMAN — kierownik Działu Czasopism Wydawnictw Komunikacji i Łączności

gen. bryg. dr WŁADYSŁAW HONKISZ — zastępca dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju d/s Politycznych

mgr JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny tygodnika „Skrzydlata Polska"

płk rez. pil. MEDARD KONIECZNY — przewodniczący Rady Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL

mgr CZESŁAW KULESZA — dyrektor-redaktor naczelny Wydawnictw Komunikacji i Łączności

gen. bryg. EDWARD ŁUKASIK — zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych d/s Politycznych

red. TADEUSZ MALINOWSKI — przewodniczący Klubu Publicystów Lotniczych SDP

mgr inż. JERZY MAŁKIŃSKI — dyrektor produkcji lotniczej Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL

mgr ANDRZEJ MAŚLANKIEWICZ — Wydział Prasy, Radia i Telewizji KC PZPR

mgr inż. ZDZISŁAW OLSZAŃSKI — dyrektor Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego

JERZY OSIŃSKI — przewodniczący Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa

mgr MIECZYSŁAW ROMAN — dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego

gen. bryg. pil. dr JÓZEF SOBIERAJ — prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL

mgr inż. WŁODZIMIERZ WILANOWSKI — dyrektor Polskich Linii Lotniczych LOT

red. MIECZYSŁAW WITCZAK — sekretarz Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich

HENRYK ŻWIRKO — kierownik Branżowego Ośrodka Informacji Naukowej Lotnictwa Cywilnego



NASI LAUREACI

Indywidualni

ZDZISŁAW BRODZKI, doc. dr inż., pracownik naukowy Instytutu Lotnictwa w Warszawie, wykładowca Politechniki Warszawskiej — za osiągnięcia dydaktyczne i działalność publicystyczną w prasie lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem ponad 30-letniej współpracy ze „Skrzydlatą Polską".

ZBIGNIEW CHODOROWSKI, inż., dyrektor Lotniczych Zakładów Naprawczych Aeroklubu PRL w Krośnie — za inicjatywy i szczególnie zaangażowaną działalność zawodową i społeczną, której efektem było podniesienie jakości produkcji, zwiększenie napraw głównych samolotów Wilga oraz uruchomienie usług eksportowych przez Lotnicze Zakłady Naprawcze APRL w Krośnie.

BOŻENA DEMCZENKO, pilot instruktor Aeroklubu Wrocławskiego — za zwycięstwo indywidualne i znaczący udział w zwycięstwie zespołowym w klasyfikacji kobiet w międzynarodowych zawodach szybowcowych państw socjalistycznych w Czechosłowacji.

ANTONI GRZEŚKIEWICZ, mgr, prezes Zarządu Aeroklubu Białostockiego — za zaangażowaną działalność społeczną w rozwój lotnictwa sportowego na Białostocczyźnie.

WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO, gen. bryg. nawig. w st. spocz. z Warszawy — za całokształt wieloletniej ofiarnej pracy zawodowej i działalność społeczną w polskim lotnictwie wojskowym i sportowym.

ANDRZEJ R. JANCZAK, pracownik działu informacji na Międzynarodowym Dworcu Lotniczym Warszawa-Okęcie — za wyróżniającą się publicystykę o tematyce historyczno-lotniczej.

JERZY JANOWSKI, inż., specjalista technolog w PLL LOT — za ofiarną działalność dydaktyczną, ze szczególnym uwzględnieniem doskonalenia

personelu latającego w zakresie urządzeń OMEGA i innych nie stosowanych jeszcze w PLL LOT systemów radionawigacyjnych i nawigacyjnych.

JACEK JASIEWICZ, dziennikarz „Kuriera Szczecińskiego" w Szczecinie — za wyróżniającą się osobistym zaangażowaniem popularyzację lotnictwa polskiego w prasie szczecińskiej, ze szczególnym uwzględnieniem „Kuriera Szczecińskiego".

MIECZYSŁAW JASTRZĘBSKI, naczelnik wydziału ruchu lotniczego w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie — za inicjatywy zmian organizacyjnych, które wpłynęły na poprawę zabezpieczenia ruchu kontrolowanego i nadzorowanego w obszarze powietrznym kraju.

EDWARD KAMELA, I pilot samolotu IŁ-62 w PLL LOT — za wzorową, szczególnie wyróżniającą się pracę pilota komunikacyjnego i przelecenie 8 milionów kilometrów w służbie polskiej komunikacji lotniczej.

STANISŁAW KOLASA, ppłk pil. mgr, kierownik Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej — za inicjatywy i szczególną aktywność w polskim lotnictwie sportowym.

ZENON KORSAK, inż., kierownik w Biurze Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w Warszawie — za inicjatywy i szczególny wkład pracy w rozwój wyposażenia radiowego lotnictwa sportowego.

HIERONIM KOWALSKI, ppłk pil. klasy mistrzowskiej z Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — za wieloletnią ofiarną służbę w lotnictwie wojskowym oraz zaangażowaną działalność społeczną w lotnictwie sportowym.

ZYGMUNT KRASOŃ, I pilot samolotu Il-62 w PLL LOT — za szczególnie wyróżniającą się pracę pilota komunikacyjnego i przelecenie 8,5 miliona kilometrów w służbie polskiej komunikacji lotniczej.

WIESŁAW KRAWCZYK, kierownik działu radiolokacji w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie — za kierownictwo techniczne i osobisty zaangażowany udział w zainstalowanie i uruchomienie nowego systemu radiolokacyjnego w Centralnym Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie.

MIECZYSŁAW LIPKA, skoczek doświadczalny Zakładów Sprzętu Technicznego i Turystycznego w Legionowie — za szczególnie zaangażowany osobisty wkład pracy przy wdrażaniu do produkcji nowego polskiego szybującego spadochronu wyczynowego SW-11.

STEFAN MAKNE, inż. pil. i działacz społeczny Aeroklubu Poznańskiego — za starania o wprowadzenie do eksploatacji pierwszego w PRL balonu na ogrzane powietrze oraz opracowanie konstrukcji balonu Polonez.

BOGUSŁAW MANIŃSKI, kpt. pil. I klasy, inż., z Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — za wyróżniającą się służbę w jednostce lotniczej Wojsk OPK oraz aktywną pracę społeczną z młodzieżą wojskową i cywilną, szczególnie w modelarstwie lotniczym.

WIESŁAW MERCIK, inż. pil. doświadczalny WSK PZL-Świdnik — za ofiarną pracę pilota w lotach doświadczalnych prototypów śmigłowców polskiej konstrukcji PZL Kania i Sokół.

MAREK MICHALSKI, doc. dr inż., kierownik Pracowni Agrolotnictwa Akademii Rolniczej w Szczecinie — za podjęcie i rozwijanie, po raz pierwszy w Polsce, tematyki badawczej w zakresie eksploatacji sprzętu agrolotniczego.

JAN NOWACZYK, starszy kontroler ruchu lotniczego w porcie lotniczym w Poznaniu — za zaangażowaną długoletnią pracę kontrolera w służbie ruchu lotniczego oraz ofiarne szkolenie nowych kadr.

ALOJZA HALINA RYBICKA, kierownik oddziału zaopatrzenia pracowniczego w PLL LOT — za zaangażowaną pracę zawodową oraz szczególną troskę o warunki socjalne i bytowe pracowników PLL LOT.

WIESŁAW SCHIER, inż., główny specjalista d/s nauki i postępu technicznego w Komisji Planowania przy Radzie Ministrów — za wieloletnią społeczną działalność w modelarstwie lotniczym i jego szeroką popularyzację w wydawnictwach książkowych.

WIESŁAW STAFIEJ, dr inż., pil., kierownik działu w PZL-Bielsko, działacz społeczny — za szeroką działalność dydaktyczną i popularyzatorską oraz osiągnięcia w międzynarodowej organizacji naukowej szybownictwa — OSTIV.

JÓZEF STANKIEWICZ, naczelnik portu lotniczego we Wrocławiu — za ofiarną i wzorową dwudziestoletnią pracę naczelnika portu lotniczego we Wrocławiu.

TADEUSZ STĘPIEŃ, dziennikarz, publicysta „Kuriera Polskiego" w Warszawie — za długoletnią popularyzację lotnictwa polskiego na łamach prasy Stronnictwa Demokratycznego, za szczególnym uwzględnieniem „Kuriera Polskiego".

JAN SZEMLA, szef techniczny Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu — za wieloletnią szczególną dbałość o wysoki poziom sprawności sprzętu latającego w Aeroklubie Podhalańskim w Nowym Sączu.

TADEUSZ SZNUK, mgr inż., dziennikarz publicysta Polskiego Radia i Telewizji w Warszawie — za bogatą w formie i treści, pełną inwencji popularyzację i prezentację lotnictwa polskiego w radiu i telewizji.

MARIAN WALCZAK, mechanik lotniczy Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy — za szczególnie zaangażowaną pracę mechanika lotniczego oraz uczestnictwo w akcjach ratowniczych lotniczej służby zdrowia.

Zespołowi

KLUB SENIORÓW LOTNICTWA przy Aeroklubie Krakowskim — za długoletnią ofiarną działalność społeczną w upamiętnianiu i popularyzacji tradycji lotnictwa polskiego.

STUDENCKI KLUB BALONOWY przy Radzie Uczelnianej Socjalistycznego Związku Studentów Polskich Filii Uniwersytetu Warszawskiego w Białymstoku — za aktywną społeczną działalność w sporcie balonowym oraz organizację I Międzynarodowych Zawodów Balonowych o Puchar Prezydenta Białegostoku.

REDAKCJA magazynu TELEWIZJA MŁODYCH KOSMONAUTÓW „ORBITA" z Poznańskiego Ośrodka TVP — za niezwykle interesującą w treści i formie popularyzację kosmonautyki wśród dzieci i młodzieży w telewizji polskiej.

REDAKCJA dziennika „WIECZÓR WYBRZEŻA" w Gdańsku — za popularyzację lotnictwa na łamach gazety oraz współorganizację masowych imprez lotniczych dla dzieci i młodzieży na Wybrzeżu Gdańskim.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI w Warszawie — za inicjatywy wydawnicze i wieloletnią działalność edytorską z zakresu fachowej i popularnej literatury o tematyce lotniczej.

BŁĘKITNE SKRZYDŁA '79


ZDZISŁAW BRODZKI


ANDRZEJ R. JANCZAK


JERZY JANOWSKI


ZENON KORSAK

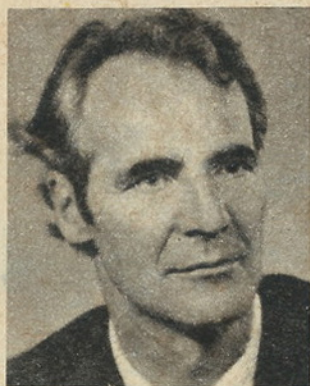

HIERONIM KOWALSKI


BOGUSŁAW MANIŃSKI


WIESŁAW MERCIK


WIESŁAW STAFIEJ


JÓZEF STANKIEWICZ


ZBIGNIEW CHODOROWSKI


BOŻENA DEMCZENKO


ANTONI GRZEŚKIEWICZ


WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO


JACEK JASIEWICZ


MIECZYSŁAW JASTRZĘBSKI


EDWARD KAMELA


STANISŁAW KOLASA


ZYGMUNT KRASOŃ


WIESŁAW KRAWCZYK


MIECZYSŁAW LIPKA


STEFAN MAKNE


MAREK MICHALSKI


JAN NOWACZYK

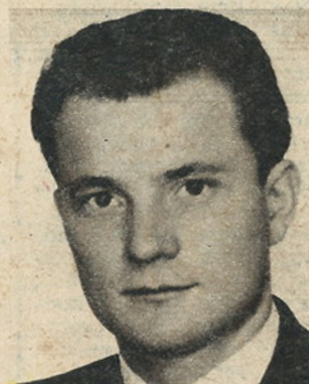

ALOJZA HALINA RYBICKA


WIESŁAW SCHIER


TADEUSZ STĘPIEŃ


JAN SZEMLA


TADEUSZ SZNUK


MARIAN WALCZAK



BRONIĆ BĘDZIEMY MEDALU

Z satysfakcją mogę stwierdzić, że działalność Międzynarodowej Komisji Lotnictwa Ogólnego (CAGI) Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) jest bardzo aktywna, a jej rezultaty są wyraźnie widoczne, i to zarówno w sporcie samolotowym, jak działalności wyszkoleniowej i turystycznej. Przewodniczącym komisji jest **J. J. Reymond**, wiceprezes Aeroklubu Szwajcarii. W ostatnich latach zostały sprecyzowane przez komisję kierunki rozwoju sportu samolotowego, rozgrywane są z dużym sukcesem organizacyjnym i sportowym (z udziałem naszych pilotów) samolotowe mistrzostwa świata oraz liczne imprezy samolotowe o charakterze międzynarodowym. Komisja porządkuje sprawy wyszkoleniowe, dążąc do ujednolicenia wymagań we wszystkich krajach zrzeszonych w FAI oraz do wprowadzenia jednolitych odznak pilota samolotowego, określających jednoznacznie jego kwalifikacje lotnicze i sportowe. Ostatnie posiedzenie Komisji Lotnictwa Ogólnego FAI odbyło się w dniach 7—8 lutego br. w Paryżu. Chciałbym tą drogą zapoznać Czytelników, a szczególnie pilotów samolotowych, z najistotniejszymi problemami rozpatrywanymi na posiedzeniu.

W bieżącym roku czeka naszych pilotów start w **III Samolotowych Rajdowych Mistrzostwach Świata**, w których Polacy bronić będą tytułu wicemistrzów świata, zdobytego w 1978 roku w Coventry przez załogę w składzie pil. Witold Świadek — II pil. Andrzej Korzeniowski. Organizatorem mistrzostw świata jest tym razem Aeroklub RFN. Zostaną one przeprowadzone w dniach **28—31.VIII.1980** r. na lotnisku **Aschaffenburg** (30 km na wschód od Frankfurtu n/M). Zatwierdzony został regulamin mistrzostw, opracowany przez specjalną podkomisję CAGI. Regulamin jest bardziej precyzyjną wersją regulaminu poprzednich rajdowych mistrzostw świata i przewiduje rozegranie 3 konkurencji nawigacyjnych, jednej konkurencji obliczeniowej i 3 precyzyjnych lądowań. **Na przedstawioną przeze mnie propozycję Aeroklubu PRL — wprowadzono punktację drużynową, przy czym na wynik drużyny składają się rezultaty 3 najlepszych załóg z danego kraju** (każdy kraj może reprezentować maksymalnie 5 załóg). Znajomość regulaminu na etapie przygotowań do mistrzostw jest bardzo istotna. Przypomnę bowiem, że przed poprzednimi mistrzostwami regulamin był znany praktycznie na kilka dni przed zawodami i zaskoczeniem dla nas, na przykład, była konieczność stosowania klasycznych suwaków do obliczeń nawigacyjnych, zamiast powszechnie już stosowanych kalkulatorów elektronicznych.

NA ZDJĘCIACH:

Zawodniczy Piper 38 Tomahawk podczas próby lądowania. Z prawej: Rajdowi wicemistrzowie świata z Coventry, polska załoga Witold Świadek — Andrzej Korzeniowski.

Zdjęcia: H. Kucharski

Komisja krytycznie oceniła organizację ubiegłorocznych III Mistrzostw Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich w Kanadzie. Podkreślono błędy i niedokładności w sędziowaniu, mało dokładne mapy oraz nie sprzyjającą bezpieczeństwu organizację lotów. Uwagi z dyskusji oraz pisemne opinie aeroklubów narodowych (w tym również Aeroklubu PRL) będą uwzględnione przy organizacji następnych tego rodzaju mistrzostw świata, które zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami odbędą się w **1981 r.** na lotnisku **Redhill** koło Londynu. Na posiedzeniu zatwierdzony został również regulamin przyszłych mistrzostw, wprowadzający na ogół niewielkie zmiany w punktacji poszczególnych prób sportowych. Wprowadzono dodatkowe lądowanie precyzyjne bez użycia silnika, przy którym można używać wyłącznie ślizgów kierunkowych w końcowej fazie lotu przed lądowaniem. Zmniejszono również tolerancje czasowe z ±5 sekund do ±2 sekund oraz szerokość korytarza lotu z ±400 m do ±300 m, co wymagać będzie jeszcze bardziej precyzyjnego lotu. W wyniku trwającej od 2 lat dyskusji, zmieniono nazwę mistrzostw na **Precyzyjne Samolotowe Mistrzostwa Świata** (Precision Flying World Championship), na podobieństwo nazwy Rajdowych Mistrzostw Świata (Rally World Championship).



Bardzo istotną decyzję podjęła komisja w sprawie świadectw sprawności (certyfikatów) i odznak pilota samolotowego, które m. in. określać mają jego kwalifikacje wyszkoleniowe. Zespół komisji opracował projekt podstawowych wymagań, a aerokluby narodowe uzupełnią te wymagania, w nawiązaniu do własnych warunków wykonywania szczególnie trudnych lotów (np. loty przez Alpy w Austrii i Szwajcarii, względnie loty nad jeziorami i morzami w Kanadzie i Danii). Komisja zatwierdziła projekt wymagań podstawowych i zaleciła aeroklubom narodowym opracowanie własnych, szczegółowych wymagań oraz ich wprowadzenie do praktycznego stosowania. Przewiduje się **5 stopni odznak: niebieską, czerwoną, brązową, srebrną i złotą**, a ich kształt i wymiary bazują na omawianej w „Skrzydlatej Polsce" (nr 6 z 1977 r.) odznace stosowanej od kilku lat w Szwajcarii. W tej sytuacji Komisję Samolotową i władze Aeroklubu PRL oraz pozostałe rodzaje lotnictwa cywilnego czeka opracowanie szczegółowych wymagań dotyczących odznaki, w oparciu o podstawowe wymagania FAI. Wprowadzenie odznak pilotów do lotnictwa cywilnego, a szczególnie sportowego, ma być widocznym odzwierciedleniem poziomu danego pilota.

Propozycję organizacji **Rajdu Samolotowego Paryż — Auckland** (Nowa Zelandia) przedstawił Aeroklub Francji. Rajd ten organizowany będzie z okazji 75-lecia FAI i 73 Konferencji Generalnej FAI. Przebiegać on będzie po trasie liczącej ok. 25 000 kilometrów, a głównymi jej punktami są: Paryż — Korsyka — Rodos — Bagdad — Dubai — Karaczi — Kalkuta — Rangun — Singapur — Dżakarta — Bali — Darwin — Rabaul — Auckland. Do startu dopuszczone będą samoloty o zasięgu około 1 500 km, a cały lot będzie się odbywał w warunkach VFR.

Oprócz wyżej omówionych spraw, przedmiotem obrad komisji była uogólniona przez FAI propozycja jednolitych wymagań dla lotów VFR. Propozycja, po zatwierdzeniu przez ICAO, pozwoli ujednolicić wymagania we wszystkich krajach członkowskich FAI. Rozważano również w czasie posiedzenia problem ograniczeń lotów ze względu na hałas oraz propozycję klasyfikacji samolotów w Kodeksie Sportowym. Sprawy te będą ponownie dyskutowane na następnym posiedzeniu komisji, która odbędzie się w lutym 1981 r. w Sztokholmie.

Doc. dr hab. inż.
EDWARD POPIOŁEK
Przewodniczący Komisji
Samolotowej Aeroklubu PRL

KRONIKA ZWYCIĘSTWA POLSKICH SKRZYDEŁ

Z okazji 35-lecia zwycięstwa nad faszyzmem podjęliśmy próbę zebrania najważniejszych faktów dotyczących końcowego okresu II wojny światowej. Fakty te w formie kalendarium, obejmującego miesiące kwiecień i początek maja 1945 r., dotyczą działań lotnictwa polskiego w Europie. Lotnictwo polskie – uczestnicząc w operacjach na froncie wschodnim i zachodnim – w sposób istotny przyczyniło się do zwycięstwa nad Niemcami hitlerowskimi (red.).

KWIECIEŃ 1945

1–4 – Dywizjon Myśliwski Wileński zwalczał wojska niemieckie na wschód od Renu.

2 – Na lotnisko w Kutnie przybyły rzuty powietrzne 10 i 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego przebazowujące się z ZSRR (60 samolotów; 58 Jak-9 i 2 Jak-3).

– Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej zatopił na Atlantyku hitlerowski okręt podwodny U-321.

– Para samolotów Il-2 z 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego wykonała lot rozpoznawczy wzdłuż Bałtyku, na trasie Kołobrzeg–Kamień Pomorski. Nie stwierdzono ruchu okrętów hitlerowskich.

3 – Para Jak-9 z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" wykonała rozpoznanie wybrzeża Bałtyku. Ppor. Wiesław Bobrowski sfotografował Wyspę Chrząszczewską (na której, jak się później okazało były rakiety V-2) i wspólnie z chor. Kazimierzem Rutenbergiem ostrzelali stanowiska artylerii przeciwlotniczej.

– Do Kutna przybyła pierwsza grupa rzutu powietrznego 9 pułku – 12 samolotów Jak-9. Dwie dalsze grupy – 18 Jak-9 – dotarły na lotnisko etapowe Ułęż.

2–5 – pułk Nocnych Bombowców „Kraków" przebazował się na lotnisko w rejonie miejscowości Płoty.

– Załogi 3 pułku wykonały loty rozpoznawcze wzdłuż Bałtyku, ostrzeliwując z broni pokładowej i rakiet RS-82 stanowiska ogniowe artylerii przeciwlotniczej na Wyspie Chrząszczewskiej.

7 – Dowódca 1 Armii WP, gen. dyw. Stanisław Popławski, przybył na lotnisko w Mirosławcu i osobiście złożył podziękowanie lotnikom 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej, dekorując 17 z nich bojowymi odznaczeniami polskimi i radzieckimi. Order Virtuti Militari V klasy otrzymał m.in. szef sztabu 5 MDL płk Aleksander Romeyko.

– Piloci 1 pułku „Warszawa" – ppor. Wiesław Bobrowski i ppor. Aleksander Wierzbicki – rozpoznali na wodach Zatoki Pomorskiej (ok. 10 km na północny zachód od Świnoujścia) grupę 13 okrętów i statków zmierzających do Wyspy Wolin. Jednocześnie piloci sfotografowali w 6 zajściach wyspę Chrząszczewską, której uporczywie broniły jeszcze wojska niemieckie.

8 – Do Kutna przybyło z ZSRR rzutem powietrznym 10 samolotów Jak-3 oraz 7 samolotów Jak-9. Tym samym zakończone zostało przebazowanie na teren Polski ludzi i sprzętu 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego.

– Piloci 1 pułku „Warszawa" wykonali zadania wzdłuż Bałtyku. Para w składzie por. Włodzimierz Bojew i chor. Jerzy Czownicki prowadziła rozpoznanie wybrzeża Bałtyku i fotografowała rejon Dziwnowa, gdzie por. Włodzimierz Bojew ostrzelał lotnisko niemieckie. Druga para – ppor. Jerzy Kozak i chor. Ryszard Horodecki startowała na przechwycenie hitlerowskiego samolotu Ju-88.

9–13 – Polskie Skrzydło Myśliwskie osłaniało wyprawę bombową na Hamburg. Podczas wykonywania tego zadania 309 Dywizjon Ziemi Czerwińskiej i 306 Dywizjon Myśliwski Toruński 133 skrzydła stoczyły walki powietrzne z odrzutowymi myśliwcami niemieckimi Me-262, zestrzeliwując 4 z nich.

– Na teren Polski zaczęły przybywać z ZSRR rzuty naziemne i powietrzne 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego (6 pułk przebazowano na lotnisko Ujazd).

10 – Do Łodzi przebazowało się z ZSRR dowództwo i sztab 3 Dywizji Lotnictwa Szturmowego.

(c.d.n.)

Dowódca 1 Armii gen. Stanisław Popławski przed frontem 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej na lotnisku w Mirosławcu. **Zdjęcie archiwalne**



Drodzy Czytelnicy!

Z okazji tak znaczącego wydarzenia, jakim jest dla naszej redakcji wydanie 1500-nego numeru w 35-leciu Polski Ludowej oraz zbliżającego się 50-lecia „Skrzydlatej Polski" (w lipcu), chcielibyśmy bardzo spotkać się z Wami wszystkimi, aby porozmawiać o naszym czasopiśmie. Jednak, o czym wszyscy dobrze wiemy, jest to niemożliwe. Dlatego też ogłaszamy niniejszą Sondę 50, aby poznać Waszą opinię o interesujących nas sprawach. Prosimy o wypełnienie ankiety właściwymi symbolami (jeżeli ktoś nie chce niszczyć czasopisma wycinaniem Sondy 50, może udzielić odpowiedzi na oddzielnej kartce, posługując się odpowiednimi numerkami i symbolami) i wysłanie na adres redakcji do 1 maja br. Niezależnie od wypełnienia poszczególnych rubryk Sondy 50, możecie również do nas pisać w listach obszerniejsze uwagi i spostrzeżenia. Wasza opinia o czasopiśmie będzie nam bardzo pomocna w formułowaniu wniosków co do dalszego sposobu redagowania „Skrzydlatej Polski", doskonalenia jej form i treści.

Sonda jest anonimowa, ale jeżeli chcecie wziąć udział w losowaniu nagród, podajcie swoje nazwiska i adresy.

Zwracamy się szczególnie do tych Czytelników, którzy czytają „Skrzydlatą Polskę" stale od 35 lat w PRL i od 50 lat istnienia pisma – napiszcie do nas, podzielcie się swoimi refleksjami długoletnich Czytelników.

Wśród uczestników Sondy 50 rozlosujemy:

30 KSIĄŻEK O TEMATYCE LOTNICZEJ
20 TOMIKÓW BIBLIOTECZKI SKRZYDLATEJ POLSKI
KILKADZIESIĄT DROBNYCH UPOMINKÓW LOTNICZYCH
ufundowanych przez organizacje i instytucje lotnicze (m.in. przez APRL, LOT, WKiŁ i inne).

SONDA 50

1. Czytam Skrzydlatą (podkreślić właściwą odpowiedź)
1. systematycznie ______
2. sporadycznie ______

2. Od ilu lat? (wpisać cyfrę lub liczbę) ______

3. Kupowany (prenumerowany) przeze mnie egzemplarz Skrzydlatej czyta (wpisać liczbę osób) ______

4. Czytam także inne czasopisma lotnicze (wymienić tytuły)

______

5. Prosimy odpowiednim symbolem cyfrowym zaznaczyć, które z podanych niżej rubryk i działów tematycznych czytacie:

dokładnie – **1**, pobieżnie – **2**, wcale – **3.**

1. z lotu po kraju ______
2. na horyzoncie ______
3. poglądy, opinie, sugestie ______
4. sport lotniowy ______
5. aerokluby ______
6. sylwetki lotników ______
7. krajowy przemysł lotniczy ______
8. LOT – NOWINY ______
9. transport i komunikacja lotnicza ______
10. tradycje lotnictwa polskiego ______
11. konstrukcje krajowe ______
12. konstrukcje zagraniczne ______
13. historia lotnictwa światowego ______
14. lotnictwo wojskowe ______
15. reportaże i sprawozdania z imprez sportowych ______
16. reportaże o tematyce krajowej ______
17. felietony: W zasięgu skrzydeł ______
    Pod małymi skrzydłami ______
    Zachwyty i niepokoje ______
18. nowe książki ______
19. modelarstwo lotnicze ______
20. problemy lotnictwa światowego ______
21. kosmonautyka ______
22. klub amatorów konstruktorów ______
23. klub 1:72 ______
24. plany i przekroje konstrukcji lotniczych ______
25. korespondencje zagraniczne ______
26. godło i barwa w lotnictwie polskim ______
27. nasze trasy ______
28. rakietą po świecie ______

SONDA 50

6. Jakiej tematyce Skrzydlata poświęca zbyt mało miejsca? (prosimy wpisać odpowiednie symbole liczbowe zgodnie z numeracją pytania nr 5)

7. Jak oceniacie Skrzydlatą (system ocen szkolnych: bardzo dobry – 5, dobry – 4, dostateczny – 3 itd.) pod względem:

1. treści publikacji
2. sposobu przedstawiania problemów (komunikatywne, trudno zrozumiałe)
3. prawidłowości technicznej terminologii lotniczej
4. przystępności języka
5. szaty graficznej
6. okładki
7. zdjęć
8. rysunku technicznego
9. ogólnego wyglądu numeru

8. Czy publikacje zamieszczane w Skrzydlatej przyczyniają się do pogłębienia Waszej wiedzy lotniczej? (prosimy podkreślić właściwą odpowiedź)

1. tak
2. częściowo
3. nie

9. Czy uważacie, że w ostatnich latach Skrzydlata stała się (prosimy podkreślić właściwą odpowiedź):

1. ciekawsza
2. mniej interesująca
3. nie widzę zmian

PROSIMY PODAĆ NASTĘPUJĄCE DANE O SOBIE (podkreślając właściwą odpowiedź):

10. Płeć

1. mężczyzna
2. kobieta

11. Wiek

1. do 16 lat
2. 17–19 lat
3. 20–29 lat
4. 30–45 lat
5. powyżej 45 lat

12. Wykształcenie

1. podstawowe
2. zasadnicze zawodowe
3. średnie
4. wyższe i półwyższe

13. Praca

1. zawodowo w lotnictwie
2. poza lotnictwem
3. uprawia sport lotniczy
4. student
5. uczeń

14. Stałe miejsce zamieszkania

1. wieś
2. miasto do 20 tys. mieszkańców
3. miasto pow. 20–100 tys. mieszkańców
4. miasto pow. 100 tys. mieszkańców

15. Województwo

16. Imię i nazwisko oraz adres z kodem pocztowym (dla chętnych)

SONDA 50

Do obsługi nowoczesnych samolotów bojowych nie wystarczą samorodne uzdolnienia. Od personelu technicznego wymaga się kwalifikacji popartych wszechstronną wiedzą ogólną i specjalistyczną. Pilot zajmuje miesce w kabinie samolotu odrzutowego i na wysokości kilkunastu tysięcy metrów, w odosobnieniu, wypełnia trudne zadanie bojowe. Zaufał obsłudze, jest pewny, że samolot nie zawiedzie go. A szczęśliwy powrót na lotnisko nie wynika z przypadku, lecz solidnej pracy ludzi, z obsługi zespołu inżynieryjno-technicznego.

Do takiej roli przygotowywani są kadeci **Szkoły Chorążych Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych im. gen. Walerego Wróblewskiego w Oleśnicy.** Chłopcy rekrutują się głównie z tych, dla których lotnictwo jest zawodem obranym z rozsądku, często wymarzonym. Jego uroków zasmakowali wcześniej, w aeroklubach, Lidze Obrony Kraju. Są i tacy, którym względy zdrowotne uniemożliwiły kształcenie w dęblińskiej Szkole Orląt.

— Staramy się rozwijać wśród kadetów różnorodne zainteresowania — mówi zastępca komendanta ośrodka ds. politycznych **płk mgr Roman Pustelski.** — Poszerzamy wiedzę ogólną, techniczną i humanistyczną kadetów. Na miejscu mają spore możliwości pracy w zespołach: historycznym, matematycznym, radiowym, metaloplastyki i innych. Dużą grupę skupia modelarnia lotnicza kierowana przez miłośnika lotnictwa, autora 35 modeli redukcyjnych samolotów i śmigłowców wykonanych w skali 1:36 — **kpt. Piotra Muzola.**

W Oleśnicy wyrośli znani w wojsku modelarze: chor. Marek Supiał reprezentant Polski w kategorii modeli silnikowych wolnolatających oraz st. sierż. Henryk Pestka i mł. chor. Krzysztof Malczuk. Wszyscy, w trakcie nauki, zdobyli uprawnienia instruktorskie i obecnie samodzielnie prowadzą modelarnie w jednostkach wojskowych.

Szkolna modelarnia ma dobrego mecenasa. Jest ona oczkiem w głowie komendanta COSST płka dypl. pil. Jerzego Budzisza i jego zastępcy płka mgra Romana Pustelskiego. Ośrodek współpracuje z aeroklubem w Ostrowie Wlkp. i Opolu, prowadzi tam popularyzację lotnictwa, organizuje obozy szkoleniowe, spotkania z pilotami i technikami lotnictwa wojskowego. Z inicjatywy ośrodka oba aerokluby otrzymały z Dowództwa Wojsk Lotniczych — do celów szkoleniowych - po jednym samolocie Jak-12 oraz inny sprzęt wycofany z eksploatacji w wojsku. Ta owocna współpraca jest zasługą płka Romualda Tarnawskiego oraz kpt. Adama Sikory.

Już w pierwszym okresie, po przyjęciu nowych kandydatów do Szkoły Chorążych, młodym mówi się otwarcie jakie czekają ich obowiązki, podkreśla się ogromną rolę tego zawodu w lotnictwie, powszechnie szanowanego, ale i wymagającego wielu poświęceń. Mechanicy i technicy większość dnia spędzają na lotnisku, rozpoczynają pracę wraz ze wschodem słońca, a kończą ją zazwyczaj po jego zachodzie.

Mistrz obsługi technicznej, starszy mechanik pokładowy samolotu An-2 st. sierż. sztab. Władysław Malina nieprzerwanie przez 26 lat pełni służbę w lotnictwie. St. sierż. sztab. Marian Stefański, mający klasę mistrzowską specjalisty wojskowego, z niezwykłą starannością przygotowuje do startu MiGa. Na lotnisku spędził 23 lata, osiągnął wysokie doświadczenie w pracy zawodowej. Kpt. Władysław Janaszek, siedmiokrotny laureat „Stalowego Wawrzynu", jest najlepszym przykładem wierności w służbie technicznej lotnictwa.

Czy kadeci Szkoły Chorążych okażą się godnymi następcami swoich poprzedników?

Atmosfera w szkole sprzyja intensywnej nauce, dążeniu do pogłębiania wiedzy. Kadeci, przyszli specjaliści technicznej obsługi samolotów ponaddźwiękowych i śmigłowców jednostek Wojsk Lotniczych, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju oraz Marynarki Wojennej gruntownie zapoznają się z pracą silników, ich budową i eksploatacją, obsługą elektronicznych urządzeń kabinowych, uzbrojeniem. Nieobca jest im taktyka współczesnego lotnictwa, problemy z dziedziny powstawania stopów i obróbki metali używanych w lotnictwie.

Szkoła od dawna utrzymuje bliskie stosunki z młodzieżą miasta. Trudno byłoby zliczyć niedziele i święta oraz inne wolne dni, w czasie których młodzież szkolna uczestniczyła w pokazach pilotażu, wykonywanych przez wojskowych i cywilnych pilotów, a ponadto zwiedzała ośrodek szkoleniowy i wystawy sprzętu lotniczego.

W Oleśnicy istnieje Hufiec ZHP im. Bohaterskich Lotników Polskich. Dużą pomoc w popularyzacji polskich tradycji lotniczych okazują młodym harcerzom członkowie ZSMP w stalowych mundurach z wojskowego kręgu instruktorów harcerstwa, którymi kieruje mł. chor. Jerzy Augustynowicz. Oleśnickie środowisko szkolne wdzięczne jest lotnikom za okazywaną pomoc, za przekazywany sprzęt, wspólne rajdy po piastowskich szlakach Dolnego Śląska, pożyteczne zajęcia z mechaniki lotu, sprzętu lotniczego i inne.

Żywe kontakty Szkoła Chorążych utrzymuje z miejscową centralną szkołą aktywu ZHP. Nie bez racji mówi się, że Oleśnica jest miastem 6 wież, tysięcy róż i lotnictwa.

Tekst: JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia: WAF – LESZEK WRÓBLEWSKI

Szkoła kształci chorążych-techników sprzętu lotniczego. Nauka trwa 2 lub 3 lata. O przyjęcie na okres 2-letni mogą ubiegać się absolwenci średnich szkół ogólnokształcących i zawodowych. Absolwenci 2-letniej szkoły po zakończeniu nauki zdają egzamin dyplomowy i otrzymują tytuł technika wojsk lotniczych.

Na okres 3-letni przyjmowani są absolwenci zasadniczych szkół zawodowych o następujących specjalnościach: ślusarz, mechanik, tokarz, elektroenergetyk, elektromonter, elektroinstalator. Po zakończeniu nauki absolwenci 3-letniej szkoły zdają egzamin dojrzałości. Wraz ze świadectwem dojrzałości otrzymują tytuł technika wojsk lotniczych.

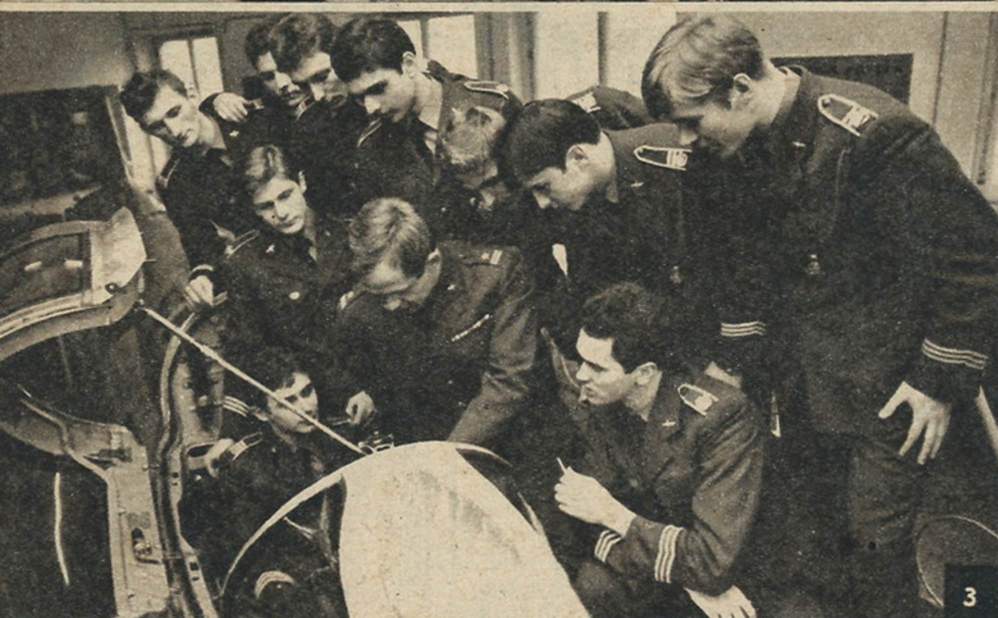
Program nauczania obejmuje przedmioty ogólnokształcące (obowiązują tylko w okresie 3-letnim) oraz specjalistyczne m.in. mechanika techniczna, materiałoznawstwo, wytrzymałość materiałów, rysunek techniczny, podstawy elektroniki i radiotechniki — oraz zależnie od specjalizacji — budowa i eksploatacja samolotów, uzbrojenia lotniczego, osprzętu lotniczego i samolotowych urządzeń radioelektronicznych.

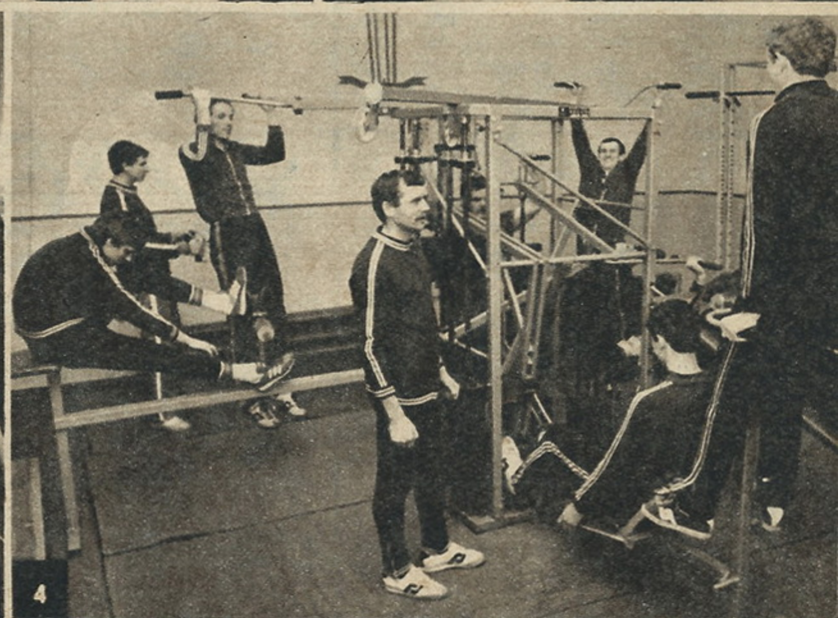
Absolwenci szkoły, po mianowaniu na stopień młodszego chorążego i powołaniu do wojskowej służby zawodowej, kierowani są na stanowiska techniczne w jednostkach lotnictwa wojskowego.

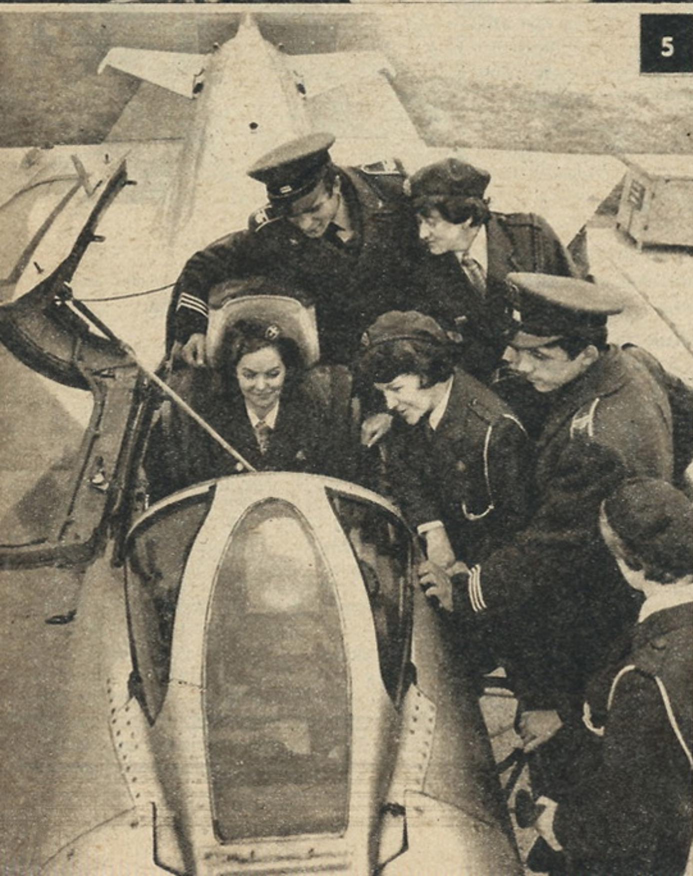
OLEŚNICA TĘTNI LOTNICTWEM

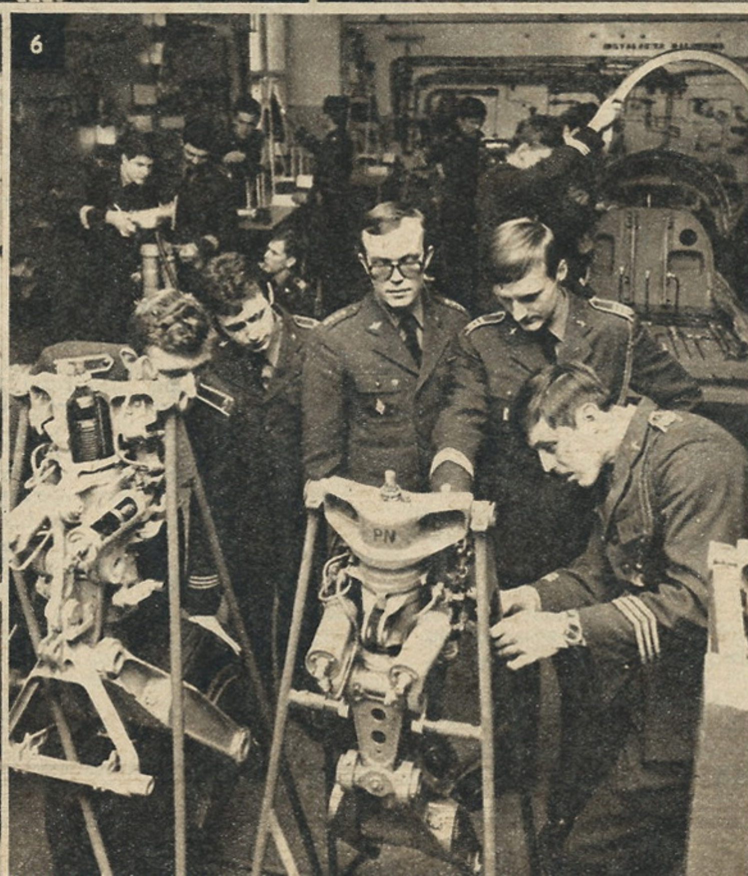












NA ZDJĘCIACH:

1. Można zajrzeć do wnętrza silnika w śmigłowcu Mi-2.
2. Kadeci III roku nauki zapoznają się z układem sterowania samolotu odrzutowego.
3. Zajęcia z eksploatacji MiG-a 21.
4. W Szkole Chorążych życie sportowe rozwija się w dobrych warunkach.
5. W Oleśnicy wszyscy żyją lotnictwem.
6. Kpt. W. Adamaszek prowadzi zajęcia o podwoziach różnych typów samolotów.

FRAN[...]

PRZEMYSŁ LOT[...]

Dynamizm rynków zarówno wojskowych, jak i cywilnych, przynosi w dalszym ciągu znaczne zyski producentom samolotów. Nawet taka firma jak AEROSPATIALE, będąca ciągle firmą deficytową, w roku bieżącym może wyjść z zagrożenia deficytowego. Uzasadnienie tego stanu rzeczy jest następujące. Od strony wojskowej popyt wzrósł z racji powiększenia się budżetów wojskowych oraz napływu w dalszym ciągu dużych zamówień z niestabilnych regionów globu ziemskiego. Od strony cywilnej przedsiębiorstwa lotnicze nie zakończyły jeszcze modernizacji swoich flot (przyspieszenie modyfikacji na skutek wzrostu cen ropy naftowej) i w dodatku muszą przewidzieć nowe inwestycje, zwłaszcza jeżeli chodzi o pojemność samolotu, dla zaspokojenia popytu wyzwolonego przez „rozregulowanie się" opłat za przeloty.

Według prognoz firmy BOEING rynek samolotów cywilnych powinien osiągnąć, w ciągu najbliższych 10 lat, sumę 84 miliardów dolarów. Oczywiście rynek amerykański stanowi 45% tej całej sumy i z tej racji już obecnie można mówić o dalszej supremacji amerykańskich producentów samolotów nad producentami zachodnioeuropejskimi.

Pomimo istnienia tak korzystnych perspektyw, producenci samolotów napotykają na szereg trudności, przy czym dwie zasługują na szczególną uwagę. Pierwsza z nich to trudność finansowa wynikająca z narzucenia ostrych ograniczeń technicznych w zakresie bezpieczeństwa lotów i zużycia paliwa, co powoduje, że koszty własne samolotów szybko rosną, przy czym marże zysków skazane są na spadek i mogą nawet osiągnąć bardzo zły poziom z lat siedemdziesiątych.

Druga trudność jest rezultatem ciągle rosnących zmówień na samoloty wojskowe, co niewątpliwie stanowi pokaźne źródło wpływów, ale jednocześnie kapryśność tej klienteli bardzo komplikuje zadania handlowca z racji zakłócania regularności obłożenia zamówieniami.

OBROTY

W roku 1978 obroty handlowe wyniosły 24 500 milionów franków, w tym eksport osiągnął 13 000 milionów franków. Portfel zamówień na koniec roku wynosił 17 150 milionów franków.

ZATRUDNIENIE

Liczba zatrudnionych bezpośrednio we francuskim przemyśle lotniczym wynosi 103 000 osób, w tym:

— robotników — 38%
— majstrów i techników 36%
— inżynierów i innych pracowników z wyższym wykształceniem 14% (w tym również pracownicy naukowi)
— urzędników — 12%

Liczba zakładów wynosi 150, tj. przedsiębiorstw państwowych i prywatnych mniej więcej o równych proporcjach ilościowych. Uwzględniając przedsiębiorstwa kooperujące, liczba osób pracujących w ogóle dla przemysłu lotniczego wynosi około 230 000 osób.

PROGRAM PRODUKCYJNY FRANCUSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO I JEGO MIEJSCE W ŚWIECIE

Biorąc pod uwagę obroty handlowe krajów kapitalistycznych w dziedzinie sprzętu lotniczego, Francja zajmuje w tym zakresie drugie miejsce na świecie po Stanach Zjednoczonych, lecz przed Wielką Brytanią i RFN. W eksporcie Francja również zajmuje drugie miejsce na świecie. Dla porównania z pozostałymi krajami kapitalistycznymi sprawy te wyglądają w sposób następujący:

Obroty handlowe przemysłów lotniczych:
— Stanów Zjednoczonych wynoszą 157 miliardów franków, w tym eksport — 40 miliardów franków,
— Wielkiej Brytanii — 19 200 milionów franków, w tym eksport — 10 750 milionów franków,
— RFN — 8 600 milionów franków, w tym eksport — 4 200 milionów franków.

Odnośnie liczby zatrudnionych Francja zajmuje trzecie miejsce po Stanach Zjednoczonych (700 000 osób), Wielkiej Brytanii (220 000 osób), a przed RFN (54 000 osób). Liczby te dają pewien obraz w zakresie wydajności i konkurencyjności francuskiej siły roboczej w stosunku do jej głównych konkurentów. Generalnie rzecz biorąc można stwierdzić, że przemysł lotniczy Stanów Zjednoczonych zatrudnia 700 000 osób, tj. 2/3 zatrudnionych ogółem w przemyśle lotniczym krajów zachodnich. (W krajach EWG — liczba zatrudnionych w przemyśle lotniczym wynosi 400 000 osób).

Obroty handlowe i eksport Stanów Zjednoczonych w dziedzinie urządzeń i sprzętu lotniczego wynoszą 3/4 całości obrotów handlowych krajów zachodnich.

Wyniki osiągnięte przez Francję są znacznie lepsze od osiąganych przez Wielką Brytanię, pomimo dwukrotnie mniejszego zatrudnienia.

POMOC PAŃSTWA A ROZWÓJ PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Pomoc państwa dla rozwoju przemysłu lotniczego — jednej z dziedzin priorytetowych rozwoju przemysłu francuskiego — była w ostatnich dziesięciu latach olbrzymia i osiągnęła sumę 63,6 miliarda franków.

Francuski przemysł lotniczy w odróżnieniu od np. przemysłu lotniczego Stanów Zjednoczonych charakteryzuje się tym, że opiera się przede wszystkim na ograniczonym rynku francuskim. Oczywiście eksport ciągle rozwija się. W 1978 roku osiągnął nawet 53,1% obrotów. Biorąc obecnie pod uwagę zamówienia zagraniczne liczyć się należy z faktem, że osiągnie on w roku 1980 około 60%.

W ciągu ostatnich dwóch lat, tzn. od grudnia 1976 do grudnia 1978, ceny wzrosły o około 20%, podczas kiedy np. ceny sprzętu lotniczego Stanów Zjednoczonych pozostały, z racji spadku wartości dolara, na stałym poziomie.

Poziom zatrudnienia ma tendencję spadkową. Od roku 1975 zatrudnienie w przemyśle lotniczym spadło o około 4,5%. Nawet wobec powodzenia, jakim cieszy się samolot AIRBUS, przewiduje się raczej większe rozkooperowanie poszczególnych elementów aniżeli znaczne powiększenie zatrudnienia. Należy jednak pamiętać, że większość zamówień dotyczy sprzętu wojskowego. Pomimo tego część produkcji cywilnej ciągle wzrastała i osiągnęła pod koniec roku 1978 wzrost o około 30%.

WZROST ZAMÓWIEŃ NA SAMOLOTY WOJSKOWE

W ciągu ostatnich 10 lat francuski eksport sprzętu wojskowego wzrósł czterokrotnie, tzn. dwukrotnie szybciej od całego handlu zagranicznego Francji. Udział samolotów wojskowych w wymienionym eksporcie wynosi około 60%. Tak więc w 1978 r. na ogólną sumę eksportu francuskiego sprzętu wojskowego wynoszącą 17,8 miliarda franków przypadło: 10,6 miliarda franków sprzętu lotniczego, 3,9 miliarda franków sprzętu lądowego i 1,5 miliarda franków sprzętu morskiego.

W dziedzinie eksportu sprzętu wojskowego zarówno Francja, jak i Wielka Brytania, zdobywają coraz to nowe rynki, a zwłaszcza te, które nie kupują ani broni amerykańskiej ani broni radzieckiej. W tej chwili największe zamówienia w tej dziedzinie napływają z krajów Ameryki Łacińskiej.

AIRBUS

Do tej pory wpłynęło 380 zamówień na samolot AIRBUS, w tym 250 zamówień definitywnych. Niestety, jest to liczba ciągle niewystarczająca, aby zapewnić rentowność programu. W tej chwili sytuacja przedstawia się w ten sposób, że albo firma francusko-zachodnioniemiecka pójdzie pełnym frontem w zakresie inwestycji, ponosząc pewne ryzyko przeinwestowania i tym samym podrożenia kosztów produkcji, będących już i tak bardzo wysokich, albo ostrożność weźmie górę nad śmiałością, co oczywiście poważnie zaciąży na terminach dostaw i sprowokuje klientów do szukania innych dostawców.

Na razie produkcja samolotów AIRBUS wynosi 3 sztuki miesięcznie. Do roku 1983 przewiduje się około czterokrotny wzrost produkcji. Jeden z ojców AIRBUSA uważa, że jeżeli nie zostaną podjęte szybkie i precyzyjne wysiłki w zakresie inwestycji, cały program samolotu AIRBUS może zakończyć się takim samym półpowodzeniem jak w przypadku „Caravelle". Niemniej, wg oświadczenia administratora konsorcjum, Bernarda LATHIERE, rodzina AIRBUSÓW nie chciałaby ograniczyć się wyłącznie do produkcji dwóch modeli, tj. A-300 i A-310 i w tym celu zostanie wkrótce uzupełniona dwoma nowymi typami samolotów. Pierwszym z nich będzie samolot 150-miejscowy, drugi

300—330-miejscowy, dalekiego zasięgu. Drugi z samolotów będzie ekonomiczniejszy od dotychczasowych modeli trójsilnikowych o około 50%, przy niezmienionych osiągach.

DASSAULT

W roku 1978 obroty firmy AVIONS MARCEL DASSAULT (6,3 miliarda franków) wzrosły zaledwie o 11%, co w całości świadczy prawie że o stagnacji, podczas kiedy suma zamówień spadła o około 2 miliardy franków. Co się jednak bardzo liczy w ogólnym rozwoju firmy w ciągu ostatnich pięciu lat. Pomiędzy latami 1974, a 1978 sprzedaże wzrosły o 73%, a zamówienia o 75%. Zyski wzrosły w tym okresie aż o 190%. Na uwagę zasługuje fakt, że liczba zatrudnionych w tym okresie pozostała prawie bez zmian, gdyż wynosiła odpowiednio w roku 1974 — 15 161 zatrudnionych, a w roku 1978 — 15 183 zatrudnionych. Ten zadziwiający wzrost wydajności pracy firma zawdzięcza zarówno modernizacji wyposażenia, jak rów-

NCUSKI
TNICZY







NA ZDJĘCIACH: 1. Naddźwiękowy francusko-brytyjski Concorde w barwach linii Air France. 2. Szkolno-treningowe samoloty odrzutowe Fouga Magister. 3. Śmigłowiec bojowy SA-361H. 4. Dassault-Breguet Falcon 50, pierwszy na świecie trójsilnikowy odrzutowy samolot dyspozycyjny.

Zdjęcia: „Aviation Magazine", „Aviasport", „Aerokurier"

nież coraz to częstszej dobrej współpracy z podwykonawcami.

Podstawowym wyrobem handlowym firmy jest samolot MIRAGE F1 (zamówiony w ilości 500 egzemplarzy), który przejął sukcesję po samolocie MIRAGE III — 1500 sztuk tych samolotów zostało dostarczonych w różne zakątki świata. Ostatnio powstały nowe typy samolotów MIRAGE 2000 i MIRAGE 4000, które wykonały pierwsze loty odpowiednio w latach 1978 i 1979 r.

Pomimo że firma DASSAULT zawdzięcza swoją sławę przede wszystkim samolotom wojskowym, należy pamiętać o wielkim sukcesie samolotów cywilnych, a zwłaszcza samolotu MYSTERE FALCON 20 zamówionego w ilości 500 egzemplarzy, w tym 41 szt. samolotów zamówionych przez US COAST GUARDS na początku roku 1979.

SOCATA

Filia Towarzystwa AEROSPATIALE, Socata — zajmująca się budową lekkich samolotów, odnotowała — pomimo ciężkich chmur, które zawisły nad tą dziedziną lotnictwa przede wszystkim z powodu wzrostu cen paliwa, wzrostu cen godziny lotu, zmniejszenia pomocy państwa — w roku 1979 zamówienia na 107 samolotów TOBAGO (ostatni model samolotu w gamie RALLYE). W ramach tych 107 maszyn — 72 przeznaczone są na eksport.

Sprzedaże samolotów TB-10 TOBAGO, 4—5-miejscowych z silnikiem Lycoming o mocy 130 kW, absolutnie nie przeszkodziły w uzyskaniu zamówień na 90 tradycyjnych samolotów RALLYE, w tym 55 przeznaczonych na eksport.

Samolot TAMPICO (TB-9), który schodzi obecnie z taśmy, jest wersją bardziej ekonomiczną od samolotu TOBAGO. Dzięki silnikowi LYCOMING o mocy 115 kW i śmigle o stałym skoku jest on przede wszystkim przeznaczony dla aeroklubów w odróżnieniu od samolotu TOBAGO, który jest samolotem turystycznym.

W dniu 22 grudnia 1979 odbył się pierwszy lot wojskowego samolotu treningowego EPSILON. Jest to samolot dwumiejscowy w układzie tandem, wyposażony w silnik AVCO-LYCOMING o mocy 215 kW. Samolot został zamówiony przez wojsko w czerwcu 1979 r. w firmie AEROSPATIALE. Budowany jest przez firmę SOCATA w Tarbes.

WSPÓŁPRACA POLSKO--FRANCUSKA

Nasza współpraca z francuskim przemysłem lotniczym obejmuje dostawy do Francji niektórych podzespołów, takich jak np. części do tłokowych silników spalinowych. Rysują się realne perspektywy wprowadzenia na ten rynek samolotów lekkich — w pierwszej kolejności samolotu M 18 DROMADER, w następnej kolejności PZL-104 WILGA i być może szybowców.

Samolot M 18 DROMADER w wersji przeciwpożarowej przeszedł ciężką „próbę ognia" w miesiącach lipiec — wrzesień 1979 r. na południu Francji, gdzie lasy paliły się w sposób ciągły. Samolot nasz wziął udział w skutecznym gaszeniu pożarów, osiągając duży sukces. Prasa departamentów południowej Francji prześcigała się w pochwałach dla naszego samolotu. Efektem tych pokazów przy odpowiedniej współpracy BRH i Pezetel będzie zamówienie ok. 10 samolotów przez firmę AFTA (Association Française de Travail Aérien), a docelowo w ciągu najbliższych trzech lat około 50 sztuk. Uzyskanie francuskiej homologacji na ten samolot, będącej obecnie w toku załatwiania, otworzy nam z pewnością możliwości sprzedaży tego samolotu również na inne rynki.

Inż. RYSZARD MARCINKOWSKI

Zawody balonowe w Zelgnie

10 lutego w Zelgnie, gmina Chełmża, odbyły się w ramach dorocznej imprezy sportowej poświęconej 35 rocznicy wyzwolenia ziemi toruńskiej, III Wojewódzkie Zawody Modeli Balonów o puchar naczelnika gminy Chełmża.

Organizatorami zawodów byli: Szczep Harcerski 25-lecia PRL i dyrekcja Zbiorczej Szkoły Gminnej w Zelgnie oraz Aeroklub Pomorski w Toruniu. W części oficjalnej imprezy w obecności władz partyjnych i administracyjnych gminy Chełmża dokonano odsłonięcia płaskorzeźby patrona szkoły Władysława Broniewskiego.

Mimo nie sprzyjających warunków atmosferycznych modele latały dobrze. Starty odbywały się z nad metalowych kominków. Z uwagi na dużą wilgotność powietrza, napełnianie i start balonów należało przeprowadzić możliwie szybko. Sporo trudności mieli konstruktorzy balonów dużych, którym musieli pomagać instruktorzy i nauczyciele. Najlepsze czasy osiągały balony ciężkie, które bardzo wolno wznosiły się w powietrze.

A oto najlepsi zawodnicy: Balony małe — 1 m^3 — **Piotr Iskierka (Koło Lotnicze nr 14 w Chełmży)**; Balony średnie — 2 m^3 — **Ewa Misiołek** i **Małgorzata Jęziorska (Zelgno)**; Balony duże — 3 m^3 — **B. Wieczorkowska, Ewa Tomaszewska** i **Dorota Balcerska** (Zelgno).

Zespołowo: 1. **Koło Lotnicze nr 2 przy Zbiorczej Szkole Gminnej w Zelgnie.** Startowało 47 modeli balonów.

LECH PODGÓRSKI

MODELARSKIE REKORDY ŚWIATA I POLSKI Stan na dzień 1.01.1980 r.

Numer rekordu FAI	Rodzaj rekordu	Rekord świata	Nazwisko	Państwo	Data	Rekord Polski	Nazwisko	Data
	KATEGORIA F1 — MODELE LATAJĄCE							
	Klasa F1A — modele szybowców							
17	Długotrwałość	4 h 58'10"	M. Milutinović	Jugosławia	15.05.60	1 h 39'	R. Piasecki	3.07.53
18	Odległość w linii prostej	310,33 km	E. Taus	CSRS	31.03.62	156 km	E. Stebel	12.03.67
19	Wysokość	2 364 m	G. Benedek	Węgry	23.05.48	1 475 m	N. Parucha	12.07.63
	Klasa F1B — modele samolotów z silnikiem gumowym							
1	Długotrwałość	1 h 41'32"	N. Fiodorow	ZSRR	19.06.64	1 h 18'8"	J. Kosiński	12.07.63
2	Odległość w linii prostej	371,189 km	G. Czygliczew	ZSRR	1.07.62	57,7 km	A. Gruchot	29.05.60
3	Wysokość	1 732 m	N. Fiodorow	ZSRR	19.06.64	1 450 m	J. Kosiński	12.07.63
4	Prędkość	144,9 km/h	P. Motekajtis	ZSRR	20.06.71	—	—	—
	Klasa F1B — modele wodnosamolotów z silnikiem gumowym							
40	Długotrwałość	4'4"	L. Kastanow	ZSRR	30.04.79	—	—	—
41	Odległość w linii prostej	2 280 m	He Weihiong	ChRL	28.07.79	—	—	—
42	Wysokość	561,6 m	He Weihiong	ChRL	28.07.79	—	—	—
43	Prędkość	—	—	—	—	—	—	—
	Klasa F1C — modele samolotów z silnikiem tłokowym							
5	Długotrwałość	6 h 1'	I. Kulakowski	ZSRR	6.08.52	52'21"	M. Paździorek	14.07.67
6	Odległość w linii prostej	378,756 km	E. Borysewicz	ZSRR	15.08.52	20 km	S. Górski	15.08.54
7	Wysokość	5 809,7 m	Yin Chenabo	ChRL	5.08.59	1 600 m	M. Paździorek	16.07.63
8	Prędkość	173,45 km/h	A. Lubiniecki	ZSRR	25.06.73	—	—	—
	Klasa F1C — modele wodnosamolotów z silnikiem tłokowym							
44	Długotrwałość	11'25"	W. Mjakinin	ZSRR	5.02.79	12'20"	B. Malczyk	30.09.79
45	Odległość w linii prostej	15,7 km	M. Szulc	CSRS	4.10.73	—	—	—
46	Wysokość	2 740 m	Zhu Yaochow	ChRL	6.08.79	—	—	—
47	Prędkość	29,26 km/h	W. Mjakinin	ZSRR	19.03.79	—	—	—
	Klasa F1D — modele halowe (długotrwałość lotu)							
32/a	Kat. I wys. hali do 8 m	22'45"	T. Wallee	USA	22.08.75	—	—	—
32/b	Kat. II wys. hali 8—15 m	30'7"	J. Kalina	CSRS	26.08.70	—	—	—
32/c	Kat. III wys. hali 15—30 m	44'43"	J. Richmond	USA	21.06.79	33'34"	E. Ciapała	19.08.73
32/d	Kat. IV wys. hali ponad 30 m	52'14"	J. Richmond	USA	31.08.79	38'15"	E. Ciapała	27.08.78
	Klasa F1F — modele śmigłowców z silnikiem gumowym							
9	Długotrwałość	33'26,7"	A. Nazarow	ZSRR	3.06.68	—	—	—
10	Odległość w linii prostej	5,237 km	J. Pelegi	Włochy	3.08.74	—	—	—
11	Wysokość	812 m	P. Motekajtis	ZSRR	30.08.75	—	—	—
12	Prędkość	144,23 km/h	P. Motekajtis	ZSRR	12.06.70	—	—	—



CZĘSTOCHOWA ● LIPIEC ● 1980 PRZED MISTRZOSTWAMI ŚWIATA MODELI NA UWIĘZI

Dla organizatorów mistrzostw i zawodników nadeszła studniówka. Prawie za 100 dni nastąpi otwarcie mistrzostw świata w Częstochowie. Przygotowania ani na chwilę nie ustają. Już gotowy jest piękny znaczek mistrzostw: na błękitnym tle sylweta samolotu i stosowne napisy. Przygotowywany jest już barwny plakat, proporczyk i nalepki upamiętniające mistrzostwa. Wszyscy zwycięzcy, oprócz medali FAI, otrzymają specjalne medale Aeroklubu PRL. Ponadto organizatorzy przygotowują okolicznościowy medal pamiątkowy, który wręczony zostanie wszystkim uczestnikom tej wielkiej imprezy. Projekty już są realizowane.

Do dnia 15 marca zgłoszono ekipy modelarskie z 28 państw. Łącznie zgłoszono 393 zawodników, a liczba wszystkich osób, które przyjadą, wynosi 515 osób. Oto szczegółowe dane: w klasie F2A — — 66 zawodników z 22 państw, w klasie F2B — 81 zawodników z 28 państw, w klasie F2C — 69 zawodników + 69 zawodników z 23 państw (jest to walka powietrzna po dwóch zawodników) i w klasie F2D — 60 zawodników i 108 mechaników z 21 państw.

Liczby powyższe świadczą, że impreza częstochowska będzie największą z do tej pory organizowanych (zakładając oczywiście, iż zgłoszenia wstępne zostaną w maju ostatecznie potwierdzone). Oto dane z poprzednich trzech mistrzostw. W 1974 r. w CSRS startowało 245 zawodników z 23 państw, w 1976 r. w Holandii startowało 213 zawodników z 26 państw, a w 1978 roku w Wielkiej Brytanii startowało 259 zawodników z 21 państw.

Do chwili podawania bieżącej informacji nie wpłynęły jeszcze zgłoszenia z Finlandii, Nowej Zelandii, Egiptu, Rumunii oraz Portugalii. A wiadomo, że ekipy z tych państw uczestniczyły w poprzednich mistrzostwach i mają osiągnięcia w kategorii modeli na uwięzi.

W Częstochowie przygotowywany jest trzeci krąg-torowisko dla modeli akrobacyjnych. Po przejściu chłodów bieżnia zostanie pokryta asfaltem. Już trwają prace nad instalacją nagłaśniającą dla całego obszaru, gdzie rozgrywana będzie impreza.

Tymczasem w Warszawie gromadzony jest materiał, który będzie podstawą do zaprogramowania komputera obsługującego mistrzostwa. Praca, dodać trzeba, niesłychanie żmudna, wymagająca dokładności. Programowaniem zajmie się wybitny specjalista z tego zakresu **Wiktor Węsierski** z Krakowa. System komputerowy wraz ze wszystkimi podzespołami oddany został bezpłatnie do dyspozycji kierownictwa przez znaną w świecie firmę **Hewlett-Packard** z USA, a konkretnie dzięki uprzejmości i pomocy pana **Władysława Ożdżeńskiego**, przedstawiciela wspomnianej firmy z oddziału w Wiedniu.

Znane są już nazwiska głównej komisji sędziowskiej. Przewodniczącym jest **Sandy Pimienoff** (Finlandia), a członkami — **Jurij Sirotkin** (ZSRR) i **Edmund Osiński** (Polska). Znane są także nazwiska sekretarzy sportowych poszczególnych konkurencji. W klasie F2A — **Edward Kurowski** — Warszawa, w klasie F2B — **Wiktor Czerniawski** — Olsztyn, w klasie F2C — **Janusz Kumorowicz** — Olsztyn, a w klasie F2D — **Leszek Komuda** — Warszawa. 18 kwietnia uzgodniona zostanie przez CIAM-FAI pełna lista sędziów, którą nie omieszkamy podać w terminie późniejszym.

P. Fl.

POŻEGNANIE SPADOCHRONIAREK

Dwie czołowe polskie spadochroniarki — JANINA BORKOWSKA i ANNA KWAŚNIK-PIAŚCIK, obie z Aeroklubu Wrocławskiego, postanowiły zakończyć bogatą karierę sportową. „Męska" decyzja obu pań wygląda na przemyślaną. Sportowi wyczynowemu poświęciły po kilkanaście najpiękniejszych lat, zasmakowały powietrznej przygody i twardej pracy wyczynowca, przełknęły niejedną pigułkę niepowodzenia, ale też uśmiechało się do nich wielokrotnie słońce sukcesu. Dzięki sportowi poznały wielu ludzi, zwiedziły kraj i niemały kawałek świata. W tym czasie ukończyły studia, zdobyły zawody, zaczęły pracować, założyły rodziny. I chociaż niełatwo było im się rozstać z kadrą narodową, z możliwościami uprawiania sportu na najwyższym poziomie, potrafiły powiedzieć — dość. Nie każdy ze sportowców potrafi powiedzieć to w porę.

Aeroklub PRL znalazł dobrą okazję, by serdecznie pożegnać czołowe spadochroniarki. Niestety, na uroczystość nie przybyła mgr inż. Janina Borkowska. Przybyła natomiast dr inż. Anna Kwaśnik-Piaścik. Byliśmy na tej uroczystości. Nie jestem przekonany czy pożegnania mogą być serdeczne, jeśli jednak tak, to było bardzo serdecznie. Prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr Józef Sobieraj, jako mistrz ceremonii serdecznie podziękował spadochroniarce za piękną karierę sportową, wręczył jej list gratulacyjny Aeroklubu PRL, okazały puchar pamiątkowy i nagrodę pieniężną. Nie obyło się bez całusów z dubeltówki z pełną wdzięku spadochroniarką. Zapoczątkował prezes, a za prezesem poszli inni. „Skrzydlata" też gratulowała pani Annie dorobku sportowego i życzyła pomyślności w życiu osobistym i nowych sukcesów, tym razem w pracy dydaktyczno-naukowej w Politechnice Wrocławskiej, gdzie jest zatrudniona. Pani Anna była, jak zawsze skromna i zażenowana, a tym razem chyba także wzruszona. Nie odebrało jej to jednak mowy — wiadomo, pedagog — i pięknie podziękowała za wszystko, co legło u podstaw jej niezapomnianych lat spędzonych na lotnisku oraz sukcesów sportowych.

Odniosłem wrażenie, że wszyscy uczestnicy uroczystości rozchodzili się w poczuciu dobrze spełnionego obowiązku. Osobiście miałem jednak pewien niedosyt. Oto żegna się ze sportem trzykrotna wicemistrzyni Polski, 12-krotna reprezentantka kraju, uczestniczka mistrzostw świata, czwarta spadochroniarka świata w skokach na celność lądowania z 1974 r. i srebrna medalistka tychże mistrzostw w skokach grupowych. O mały włos, a oficjalnie żegnałaby razem z nią wyczynowe spadochroniarstwo spodziewana do ostatniej chwili na uroczystości Janina Borkowska — 5-krotna (!) mistrzyni kraju, również 12-krotna reprezentantka Polski, uczestniczka mistrzostw świata i srebrna medalistka mistrzostw świata w konkurencji skoków grupowych z 1974 r. Tymczasem uroczystość w Aeroklubie PRL, chociaż naprawdę godna i wielce sympatyczna, jest krótka i ślad po niej zostaje niewielki. Według nas, aż prosiła się na uroczystość obecność grupy dziennikarzy, a właściwie może wcześniejsze ich spotkanie z kończącymi karierę sportową spadochroniarkami; po to, by można było spokojnie porozmawiać z nimi, a potem obszernie napisać o nich. W Aeroklubie PRL nie zadbano też, by dziennikarze otrzymali przygotowane wcześniej informacje prasowe, dotyczące żegnanych spadochroniarek, ani stosowne zdjęcia. Nie było jednak potrzeby — bo nie było dziennikarzy. A „Skrzydlata"? — Ta i tak wie, a przecież nie powinna mieć pretensji, bo była zaproszona.

Chwalimy ładny zwyczaj godnego żegnania sportowców lotniczych, który oby stał się dobrą tradycją Aeroklubu PRL. Wybitnym lotnikom sportowym, którzy są chlubą nas wszystkich, z chwilą ich rozstania ze sportem należy się serdeczne pożegnanie. Niech jednak pożegnanie to będzie jeszcze jedną okazją do możliwie najszerszej propagandy osiągnięć i dorobku polskiego lotnictwa sportowego.

Halny

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

Od czasu do czasu przypominamy z tego skromnego miejsca o rekordach. Tym razem zwracamy uwagę wszystkich zainteresowanych na tabelę rekordów świata i krajowych, zamieszczoną w bieżącym numerze. Jest to pierwsza część dość pokaźnej tablicy, obejmującej wszystkie klasy i kategorie modeli latających, na uwięzi i kosmicznych. Trudno ukryć, że nasze rekordy bardzo się zestarzały. Większość, proszę zwrócić uwagę na daty, ma po ćwierć wieku! Niektóre kategorie modeli zostały jakby zapomniane. Przed sezonem letnim warto polecić lekturę tabeli rekordów wszystkim modelarzom-sportowcom. Może uda się uczcić Rok Olimpijski i Rok Sportów Lotniczych, jak to ogłosiła FAI, nowymi osiągnięciami. Jeśli nie w skali światowej, to chociaż krajowej.

W roku ubiegłym odnotowano pięć bardzo poważnych wyników będących rekordami Polski. **Mirosław Dryll** z Aeroklubu Śląskiego jest autorem nowego rekordu krajowego długotrwałości lotu modelu rakiety odzyskiwanej przy pomocy spadochronu (klasa S-3C) z silnikiem do 10 N.s. Jego model utrzymał się w powietrzu 400 s. Wynik ten został osiągnięty 26 sierpnia w Nowym Sączu. 30 września model wodnosamolotu z napędem mechanicznym konstrukcji **Bronisława Malczyka** z Aeroklubu Krakowskiego utrzymał się w powietrzu 12 min 20 s, co jest rekordem Polski. 14 października **Ireneusz Pudełko** z Aeroklubu Krakowskiego ustanowił dwa rekordy krajowe: prędkości lotu na bazie 200 m w klasie modeli zdalnie kierowanych z napędem mechanicznym — 163 km/h i prędkości lotu na tym samym dystansie w klasie modeli wodnosamolotów zdalnie kierowanych — 135 km/h. 4 sierpnia **Mirosław Barylski** z Aeroklubu Częstochowskiego zaatakował rekord Polski odległości lotu na bazie. Jego zdalnie kierowany model z napędem mechanicznym pokonał 268 km.

Chlubimy się tymi pięcioma rekordami ustanowionymi w roku trudnym przecież, jeśli chodzi o warunki atmosferyczne. No, a jeśli przy kiepskiej pogodzie nasze modele latały tak wspaniale, to wolno przypuszczać, że w roku bieżącym, który ma podobno mieć dużo lotnych dni, liczba wspaniałych wyników powiększy się. Jedno nas trochę martwi. Ani jeden (poza M. Barylskim) rekordzista nie opublikował szkicu swojego modelu, doświadczeń zdobytych przy budowie no i podczas przygotowań do rekordu. Można przypuszczać, że z trudną sztuką zdobywania rekordów zapoznałoby się wielu naszych Czytelników. Co prawda, ogłaszając swoje doświadczenia rekordziści podejmują pewne ryzyko... Na przykład niżej podpisany wraz z sekretarzem redakcji, który ponad pół wieku temu również budował modele latające, mogliby skopiować identyczny model rekordowy — i co wtedy!? Można jednak przypuszczać, że wymienieni koledzy podejmą jednak ryzyko publikacji swych prac i doświadczeń.

Wspominając o rekordach warto dodać, iż w roku bieżącym ukaże się kodeks sportowy modelarstwa lotniczego FAI, to znaczy wszystkie aktualne przepisy, regulaminy imprez i warunki niezbędne do zatwierdzania rekordowych lotów. Książkę całą na ten temat przygotował bardzo starannie **Paweł Włodarczyk**, a wydana ona zostanie przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Ostatnio, również w naszym wydawnictwie, ukazała się, podobna w założeniu, praca **Ireneusza Schnittera** o modelarstwie kołowym i wodnym. Książki-regulaminy tego rodzaju, chociaż nie polecane jako lektury do łóżka i podróży, niezbędne są dla wszystkich, którzy zajmowali się, zajmują lub będą zajmować sportem modelarskim z rekordami włącznie.

Kolekcjonerów modeli plastykowych, którzy nieustannie zapytują o krajowe nowości, możemy poinformować, że spółdzielnia „Plastyk" w Pruszkowie przygotowuje model polskiego samolotu PZL P-37 ŁOŚ w podziałce 1 : 72. Mieliśmy na razie możność obejrzenia przygotowywanego projektu opakowania z barwnym rysunkiem. Z chwilą otrzymania z wytwórni pierwszego, gotowego modelu podamy bliższe szczegóły i termin ukazania się modelu w sprzedaży.

Zbigniew Janik autor interesującego modelu kartonowego samolotu Z-42 zawiadomił nas, że pracuje obecnie nad nowym modelem. Tym razem będzie to rolniczy PZL-106 KRUK. Nasz korespondent i czytelnik podał przy okazji, że będzie się specjalizował w opracowywaniu modeli polskich samolotów, pragnąc w ten sposób przyczynić się do upowszechnienia osiągnięć naszego przemysłu lotniczego. Gratulujemy wspaniałej decyzji, życzymy sukcesów i, oczywiście, oczekujemy na egzemplarze okazowe planów modeli kartonowych polskich samolotów i chyba śmigłowców i szybowców, bo wiemy, jak łatwo się publikuje samoloty zagraniczne, a jak trudno nasze własne.

BE

POD MAŁYMI SKRZYDŁAMI

FOTOGRAFIA

O tym, że fotografia lotnicza zastępuje często słowo drukowane, uczy, przypomina, wychowuje oraz jest dokumentem — nie trzeba nikogo przekonywać. Na tych kilku ważniejszych określeniach nie kończą się zalety fotografii lotniczej. Oprócz wartości poznawczych zdjęcie artystyczne, prasowe czy dokumentalne może wpływać na chwilowy nastrój człowieka, inspirować go do jakiegoś działania, zachęcać do konfrontacji oraz oddziaływać na wyobraźnię.

Fotografia odgrywa rolę popularyzatorską. Propaguje wydarzenia, ludzi, konstrukcje. Jest więc konkretnym zapisem tematu lotniczego, dokonanym na błonie fotograficznej. Jako dokument stanowi często ogromną wartość przede wszystkim dla osób, które szukają potwierdzenia jakiegoś faktu, wydarzenia lub starają się odtworzyć szczegóły konstrukcyjne samolotu, szybowca czy balonu. Oczywiście każda fotografia przedstawia inną wartość i jako taka może być poddawana ocenie tematycznej.

W latach powojennych wykonano w naszym kraju kilkadziesiąt tysięcy zdjęć lotniczych. Spośród nich tylko niewielką część skierowano do publikacji. Najwięcej fotografii zamieściła prasa, znikoma natomiast liczba zdjęć trafiła do różnego rodzaju książek, podręczników, katalogów, albumów, lub broszur. Gdyby tak z nie publikowanych fotografii wybrać tylko co dwudziestą — czyli najlepsze — uzbierałoby się ich kilka tysięcy, jeśli nie więcej.

Zdjęcia ciekawe, wykonane ze znawstwem, budzą ogromne zainteresowanie. Przykładem mogą być wystawy fotograficzne o tematyce lotniczej. Innym przykładem może być rozpoczęty w naszym tygodniku cykl „dawnych wspomnień czar..." poświęcony fotografii lotniczej. Mimo, iż zamieściliśmy dopiero dwa odcinki tego cyklu, do redakcji napłynęło już wiele listów, w których Czytelnicy w pełni go aprobują. Słowa zachęty i kontynuowania cyklu zawarte w listach są sprawdzianem inicjatyw redakcji. Na temat wspomnianego cyklu napiszemy oddzielnie.

Fotografia lotnicza, dawna i współczesna, budzi jednakowo duże zainteresowanie. Jak temu wyjść naprzeciw, aby choć częściowo sprostać zapotrzebowaniu? Najprostszym i zarazem najtańszym sposobem eksponowania najciekawszych fotogramów są wystawy. W tym przypadku wystawa fotografii lotniczej gwarantuje obejrzenie najwartościowszych zdjęć zarówno jednego fotografika, lub wyboru wielu autorów. Wystawę eksponowaną na przykład w Warszawie dobrze by było pokazać w większych miastach i skupiskach lotniczych na terenie kraju.

Dobrą formą prezentowania fotografii lotniczej są albumy, względnie tak zwane półalbumy. Z tej formy nasze wydawnictwa korzystają jak do tej pory w zakresie znikomym. A szkoda. Album zawierający kilkadziesiąt lub kilkaset zdjęć lotniczych spełnia ogromną rolę popularyzatorską. Zaletą albumu jest możliwość jego posiadania oraz oglądania w zależności od potrzeby. Ponadto album stanowi pewnego rodzaju dokument zdjęciowy, zamykający wybrany okres działalności lotniczej.

Gdy mowa o zdjęciach, trzeba pamiętać o konkursach na fotografię lotniczą. Konkursy bowiem spełniają ważną rolę inspirującą. Innym rodzajem eksponowania i popularyzowania zdjęć lotniczych jest wykorzystanie ich jako przeźroczy i slajdów w celach propagandowych, szkoleniowych lub okazjonalnych.

Zastanawiając się nad koniecznością wykorzystania w różnej formie zdjęć lotniczych, wypada zaapelować do organizacji, instytucji i przedsiębiorstw lotniczych o podejmowanie prób organizowania wystaw i konkursów fotografii lotniczej, tak czarno-białej jak i barwnej.

Obserwator

ZACHWYTY I NIEPOKOJE



W kabinie pilotów Iła-62

Zdjęcie: Janusz Czerniak

Z NOTATNIKA STEWARDESY

LOTY i KWATERY

Załoga samolotu typu Ił-62 składa się z dziesięciu osób — dwóch pilotów, nawigatora, mechanika, radiotelegrafisty oraz pięciu stewardes (czasem jednego lub dwóch stewardów). Iły-62 obsługują najdłuższe trasy Polskich Linii Lotniczych LOT, a więc linie atlantyckie — Montreal i Nowy Jork, linię dalekowschodnią — Bombaj, Bangkok oraz wiele dalekich lotów czarterowych, np. do Tokio, Limy, Dakaru. Loty te wiążą się z długimi, czasem około dwóch tygodni, pobytami załóg poza krajem. Te dziesięć osób o skrajnych upodobaniach i charakterach rodzaj wykonywanej pracy zmusza do przebywania ze sobą przez wiele dni; nietrudno wtedy o konflikty.

Wprawdzie zarówno załogi męskie, jak i stewardesy należą do tzw. stałych składów, tzn. kapitan może dobrać sobie załogę, a szefowa pokładu dwie osoby do swego składu, ale w praktyce jest to dość trudne do zrealizowania. Trudności występują szczególnie wśród stewardes, z których wiele jest przecież matkami, kilkanaście studiuje i które oprócz urlopów, obozów kondycyjnych zwolnień lekarskich, wykorzystują też zwolnienia na opiekę nad chorymi dziećmi oraz urlopy szkolne. Członek załogi, który „wypadnie" z planu swego składu, zostaje zastąpiony innym i może się zdarzyć, że będzie to osoba przez resztę nie lubiana lub po prostu trudna we współżyciu, konfliktowa.

Przyczyny, na szczęście rzadkich, zatargów wśród członków załogi są nieraz błahe, wręcz śmieszne. Uwzględnić tu trzeba również fakt, że nie wszyscy jednakowo znoszą długie pobyty z dala od bliskich, od domu, a to często objawia się rozdrażnieniem, szczególną wrażliwością na słowa czy zachowania pozostałych osób. Zdarza się, i to wcale nierzadko, że konflikt wybucha w chwilę po wejściu do samolotu lub po przestąpieniu progu kwatery czy hotelu. Przyczyną zatargów bywa często podział pokoi. Pokoi jednoosobowych jest z reguły niewiele, nierzadko tylko dwa i wtedy nagle okazuje się, że każdy chce mieszkać sam. Wprawdzie dwie stewardesy nie palą, ale za to jedna z nich ma trudności z zaśnięciem i do późnych godzin nocnych czyta. Wśród pilotów natomiast np. nikt nie chce dzielić pokoju z nawigatorem, bo ten niesłychanie głośno chrapie, zaś drugi pilot budzi się w nocy co kilka godzin, aby zapalić papierosa. Poza tym niektóre pokoje uważane są za lepsze, np. ze względu na sprawniej działającą klimatyzację czy ogrzewanie i jak tu wszystkim dogodzić! W Dubaju wisi przy wejściu wykaz pokoi oraz stanowisko członka załogi, któremu dane pomieszczenie zostało przydzielone.

Następne źródło sporów to godziny posiłków. Niektóre stewardesy wstają bardzo wcześnie i nie zważając na śpiące koleżanki dziarsko biorą się za gotowanie. Postukiwanie naczyniami, głośne otwieranie i zamykanie szafek budzi innych. Ktoś bardziej nerwowy wybiega z pokoju, dochodzi do przyspieszonej wymiany zdań, która niekiedy ma wpływ na przebieg reszty dnia.

Nie wszystkie sytuacje można przewidzieć i nie wszystko da się uregulować odpowiednimi przepisami. Na atmosferę w załodze składają się zachowania, kultura osobista, stopień tolerancji wobec innych, wszystkich osób, całej dziesiątki.

Może być bardzo sympatycznie: np. niedawno w Montrealu, gdzie załoga przebywała na kwaterze cztery dni, panowała rodzinna niemal atmosfera. Zaraz po wejściu na kwaterę mężczyźni oświadczyli, że podczas tego pobytu kuchnią „zarządzają oni". (Zazwyczaj prowadzi się oddzielne kuchnie, a tylko czasem dochodzi do porozumienia i np. panowie robią zakupy i sprzątają po posiłkach, a panie gotują). Codziennie rano pytali tylko, na którą godzinę przygotować obiad i czy są jakieś specjalne życzenia dotyczące menu. O ustalonej porze cała dziesiątka zasiadła do posiłku. Panowie okazali się dobrymi kucharzami. Obiady były smaczne, ładnie podane, ale najważniejsza w tym wszystkim była atmosfera. Szkoda, że tego rodzaju sytuacje zdarzają się tak rzadko.

Kilkudniowe postoje wykorzystywane są przez członków załóg bardzo różnie. Niektórzy po prostu przesypiają cały pobyt, inni nadrabiają zaległości w lekturze, czy... rozrywkach, np. odwiedzając co wieczór inną dyskotekę, a są i tacy, którzy stawiają sobie za cel odbycie w czasie każdego pobytu chociaż jednej wycieczki. Z pobytami w Montrealu dla wielu starszych stażem pilotów kojarzą się miłe wspomnienia z wycieczek organizowanych im przez ówczesnego reprezentanta LOTU w Kanadzie, dzisiaj jednego z dyrektorów naszego przedsiębiorstwa.

Rejsy do Nowego Jorku odbywają się w miesiącach zimowych cztery razy w tygodniu, a w sezonie sześć razy. Pobyt tam trwa więc odpowiednio od trzech do pięciu, a nawet siedmiu dni. Niestety, bardzo rzadko bywa wykorzystywany na zwiedzenie miasta. Dzieje się to z kilku powodów: Nowy Jork jest niezwykle rozległy, a brak własnego środka lokomocji bardzo utrudnia poruszanie się po nim, nie jest bezpieczne samotne zwiedzanie, no a poza tym sklepy są tak atrakcyjne, że niektórym trudno jest poświęcić nawet jeden dzień na wycieczkę. Kiedyś jednego z pilotów na jednodniowe zwiedzanie samochodem Nowego Jorku zaprosił mieszkający tam krewny. W samochodzie były trzy wolne miejsca i chętni do zwiedzania mile widziani. Ucieszyły się dwie stewardesy i jeden z pilotów. Następnego dnia rano cała czwórka wsiadła do samochodu gościnnego wuja, który od razu zaczął zachwalać miasto i jego atrakcje. Po kilkunastu minutach jazdy byli już na Manhattanie i wtedy nieoczekiwanie koleżanki oświadczyły, że proszą o zatrzymanie się, bo one tu wysiadają: właściwie chodziło im tylko o podwiezienie do centrum — mają bardzo wiele zakupów do zrobienia. Nie pomogły namowy, koleżanki były nieugięte w swym postanowieniu. Wysiadły w centrum handlowym.

Nawet tak egzotyczne miasto jak Bangkok nie wszystkich potrafi skusić swymi atrakcjami. Zdarzają się załogi, czy też niektórzy członkowie załóg tak oszczędni, że mimo iż są w tym mieście już ósmy, dziesiąty raz, znają tylko ulicę przed hotelem i najbliższe sklepy.

Kiedyś jeden z członków załogi stwierdził, że on nie czuje potrzeby oglądania czegokolwiek, jego to nie interesuje, a poza tym męczy go klimat. Każdy pobyt spędza więc w pokoju hotelowym. I pomyśleć, że są tacy, którzy przez wiele lat odkładają pieniądze, aby raz w życiu pojechać z Orbisem na wymarzoną wycieczkę do Tajlandii...

GRAŻYNA ZIELIŃSKA

SZUKANIE MISTRZÓW

Spadochroniarstwo jest najliczniejszym sportem lotniczym w naszym kraju, najbardziej dostępnym szerokim rzeszom młodzieży, już chociażby przez sam fakt, że przyjmuje w swe szeregi uczniów wszystkich szkół ponadpodstawowych, gdy szybownictwo i sport samolotowy uprawiać mogą tylko uczniowie i absolwenci liceów i techników. Dyscyplina ta potrafi usatysfakcjonować młodzież najbardziej odważną, żądną najmocniejszych przeżyć. A że do odważnych świat należy, również działalność organizacyjna spadochroniarstwa, zależna w dużej mierze od starszych już spadochroniarzy-działaczy, jest owocna i godna uwagi. Dla przykładu, spadochroniarze aeroklubowi co roku wykonują ok. 60 000 skoków z samolotu i uczestniczą w kilkudziesięciu (!) imprezach — klubowych, okręgowych, ogólnopolskich i międzynarodowych — bijąc w tej mierze na głowę pozostałe rodzaje sportu lotniczego. Sekcje spadochronowe aeroklubów co roku szkolą podstawowo młodzież i organizują trening. Aeroklub Podkarpacki — Centrum Wyszkolenia Spadochronowego Aeroklubu PRL wstępnie szkoli skoczków dla potrzeb wojsk powietrzno-desantowych. Podczas wakacji letnich aerokluby regionalne prowadzą szkolenie spadochronowe młodzieży szkolnej na zlecenie Ministerstwa Oświaty i Wychowania.

Jeśli mamy kontynuować medalowe tradycje naszego spadochroniarstwa — a chcemy tego z całą pewnością — musimy wziąć się jednak do jeszcze bardziej solidnej pracy. Wyniki sportowe ostatnich kilku sezonów wskazują bowiem, że nasi najlepsi nawet spadochroniarze odstali wyraźnie od czołówki światowej, szczególnie w akrobacji. Potwierdzeniem tego był również rok ubiegły. Na dobrą sprawę, sportowy honor naszego spadochroniarstwa ratowała tylko Janina Borkowska. Niestety, był to ostatni sezon sportowy pięciokrotnej mistrzyni Polski, która niedawno wycofała się z uprawiania wyczynowego spadochroniarstwa. Wprawdzie w skokach grupowych Janinę Borkowską dzielnie wspierały jej koleżanki z reprezentacji narodowej, ale wielkiej indywidualności wśród nich jednak nie widać. Żadnych liczących się sukcesów nie odnieśli w ub. r. mężczyźni, pomimo iż w reprezentacji kraju dominowali uważani za najlepszych w kraju spadochroniarze wojskowi. Jakoś tak się dziwnie dzieje w naszym spadochroniarstwie, że młodzi nie dochodzą zbyt wysoko, a starsi już tam nie są w stanie sięgać.

Wielobój spadochronowy wywalczył sobie u nas prawo obywatelstwa, ma wreszcie swoich przedstawicieli w spadochronowej kadrze narodowej, swoje mistrzostwa i imprezy międzynarodowe, może być przykładem dobrej roboty jego działaczy i zawodników. Cieszą oczywiście sukcesy Polaków w wieloboju spadochronowym. Jest to jednak dyscyplina, w której skoki spadochronowe — na celność lądowania — są tylko jedną z konkurencji, oprócz strzelania, pływania i biegu terenowego. Nie jest więc przypadkiem, że czołówką naszych spadochronowych wieloboistów zajmuje się WKS Zawisza. Aeroklub PRL nie odżegnuje się jednak od tej obronnej dyscypliny. Sprzyja również innym tego rodzaju imprezom, w rodzaju centralnych manewrów techniczno-obronnych ZHP.

Jeśli chodzi o sport, to celem numer jeden naszego spadochroniarstwa w 1980 r. jest start reprezentacji Polski w mistrzostwach świata w Bułgarii (15—30 sierpnia). Kandydaci do reprezentacji, pod wodzą nowego, ale doświadczonego trenera kadry narodowej Bolesława Gargały (pełnił on tę funkcję przed kilku laty), rozpoczęli już cykl przygotowań. W Kazanłyku przewiduje się start pełnej reprezentacji, czyli 5 kobiet i 5 mężczyzn. Przygotowaniami do mistrzostw objęto 9 kobiet i 8 mężczyzn, z którymi doskonali swoje umiejętności 5 obiecujących spadochroniarzy najmłodszego pokolenia. Trener jest dobrej myśli, i wierzy w swoich podopiecznych. Oczywiście dużo zależeć będzie od pracy samych spadochroniarzy, od tego czy potrafią dać z siebie wszystko na co ich stać i w pełni wykorzystać cykl przygotowań.

Po latach oczekiwań na nowoczesny sprzęt nasi najlepsi sportowcy mają obecnie bardzo dobre „latające skrzydła" i to produkcji krajowej. Nasze SW-11 z Legionowa nie ustępują konstrukcjom światowym. Niestety, dostawy SW-11 są daleko mniejsze od zamówień. Przykładowo, w ub. r. w Legionowie zrealizowano tylko czwartą część zamówień lotnictwa sportowego na SW-11. Niewiele więcej ma być w br. Mamy więc w kraju dobry sprzęt, ale spadochroniarze nie mają na czym skakać. Spadochrony szybujące potrzebne są bowiem nie tylko członkom kadry narodowej ale także licznym pozostałym wyczynowcom, startującym w zawodach ogólnopolskich i międzynarodowych, w ramach wymiany międzyklubowej. Dzisiaj skoczek bez „latającego skrzydła" nie liczy się w sportowej rywalizacji. Aktualnie potrzebne są minimum 3—4 spadochrony szybujące w każdym aeroklubie regionalnym. Niestety, tak jeszcze nie jest. Brakuje także noży i kasków spadochronowych, pomimo iż produkowane są przez krajowy przemysł terenowy.

W wytycznych do działalności spadochronowej w 1980 r. Aeroklub PRL na pierwszym miejscu stawia bezpieczeństwo wykonywania skoków. Sprawa to oczywiście najważniejsza, jako że rozważa, przestrzeganie programu szkolenia i przepisów lotniczych, solidne przygotowanie teoretyczne do sezonu i rozgrywka skoków przed każdymi skokami, w tym omówienie sytuacji nieprawidłowych i sposobów posługiwania się spadochronem zapasowym, ćwiczenia w odczepianiu spadochronu głównego, maksymalne wykorzystanie ogródków spadochronowych i specjalistycznych przyrządów — to najważniejsze ze spraw, o których powinien pamiętać każdy instruktor i każdy spadochroniarz. Specjalnego przygotowania wymagają skoki na spadochronach szybujących. Te oczywiste prawdy są aktualne co rok, co roku jednak trzeba je przypominać i co roku stosować.

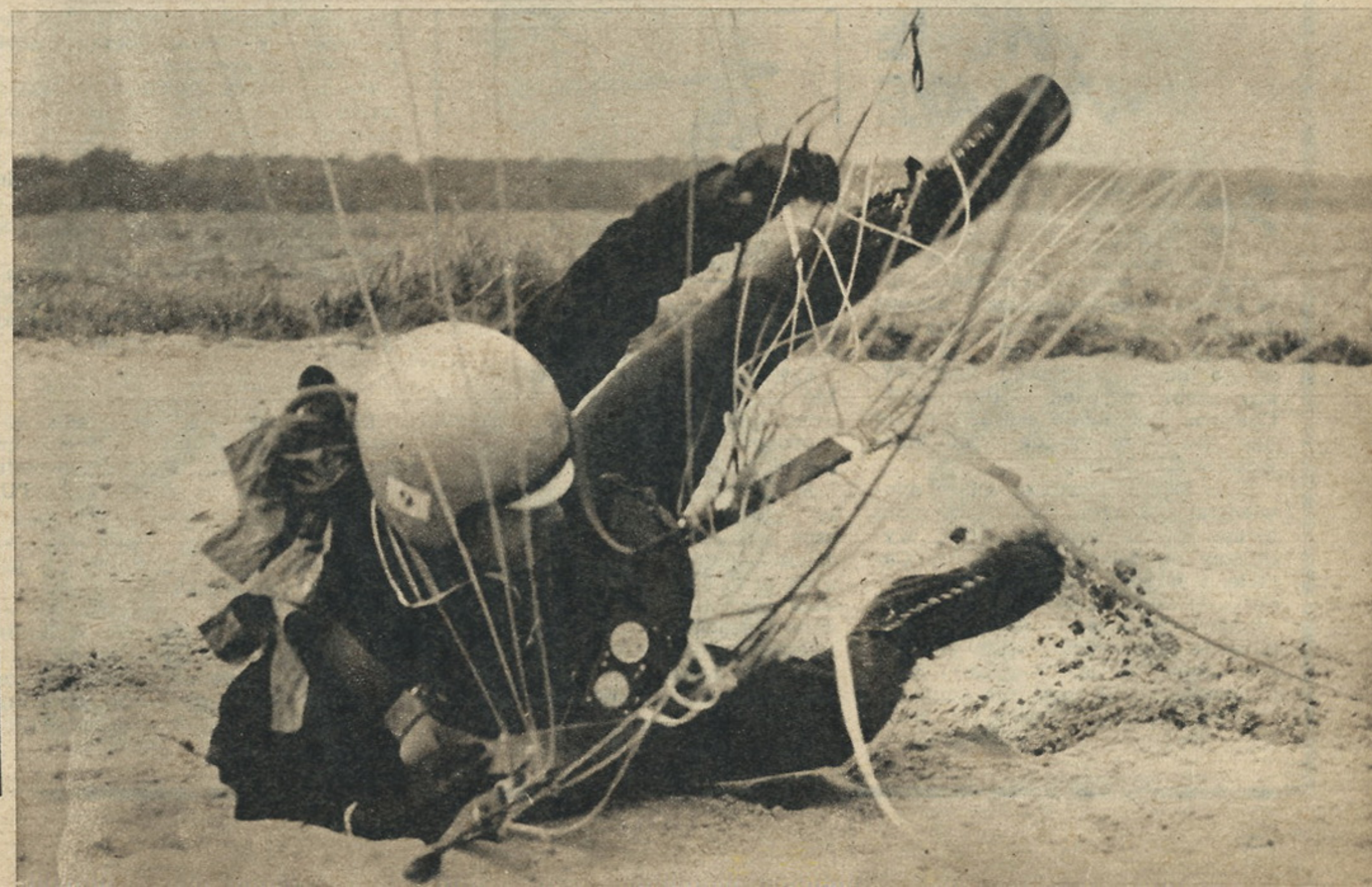
Swoistą, jako że praktykowaną przed laty, nowością br. ma być nacisk na umożliwienie najzdolniejszej młodzieży spadochronowej szybkiego postępu szkoleniowo-sportowego. Wychodzi temu naprzeciw m. in. nowy przepis CZLC, zwiększający liczbę skoków w ciągu jednego dnia. Sport spadochronowy odczuwa bowiem brak zdolnego zaplecza najlepszych zawodników, które mogłoby wkrótce nie tylko dogonić i prześcignąć krajowych mistrzów, ale także jak najszybciej nawiązać sportowy kontakt ze światową czołówką. Jest to nowa jakościowo szansa dla młodych chłopców i dziewcząt, którzy mają predyspozycje do uprawiania tej dyscypliny i marzą o sukcesach sportowych. Stawia to nowe zadania przed aeroklubami i instruktorami spadochronowymi, którzy powinni dać z siebie więcej, ale też ich wysiłek powinien zostać nacelowany na jakość szkolenia, pod kątem przydatności dla sportu.

W szlifowaniu spadochronowych talentów, jak co roku pomaga Aeroklub Tatrzański — Centralny Ośrodek Wyczynowego Szkolenia Spadochronowego w Nowym Targu. W nowotarskim ośrodku robi się wiele, by trening spadochroniarzy był intensywny i możliwie pełny. Warunki pracy, a zwłaszcza bytowania w Nowym Targu, są jednak więcej niż skromne. Skromniuteńkie jest zaplecze socjalno-bytowe, przydałoby się lepsze wyposażenie specjalistyczne do treningu naziemnego spadochroniarzy, brakuje instruktora wychowania fizycznego, nawet najlepszy instruktor ośrodka nie może skorzystać ze stanowiska trenera. Tymczasem trener ośrodka centralnego powinien być prawą ręką trenera-koordynatora kadry narodowej.

O tym, że spadochroniarzy i działaczy spadochroniarstwa stać na wiele, świadczą m. in. tegoroczne spadochronowe zamierzenia aeroklubów regionalnych w zakresie działalności sportowej. 20 aeroklubów awizuje zorganizowanie u siebie 26 imprez spadochronowych, w większości w obsadzie międzynarodowej, a 19 aeroklubów planuje udział swych reprezentantów w 34 zawodach za granicą, w ramach międzyklubowej wymiany bezdewizowej. Na te wszystkie przedsięwzięcia aerokluby regionalne nie żądają od Aeroklubu PRL ani złotówki. Organizują wszystko własnymi siłami i przy użyciu środków własnych i rozmaitych sponsorów, o których zadbały same. Już tylko te przedsięwzięcia są świadectwem wielkiej prężności aeroklubowego spadochroniarstwa.

Mniejszych i większych problemów ma nasze spadochroniarstwo wiele i to na wszystkich szczeblach swego działania. Chcielibyśmy więc, aby na łamach „Skrzydlatej Polski" na tematy dnia dzisiejszego i najbliższej przyszłości naszego spadochroniarstwa wypowiedzieli się bezpośrednio zainteresowani — spadochroniarze, instruktorzy, działacze. Po to m. in., by istotne problemy widzieć bardziej wyraziście i by przyspieszyć ich pomyślne rozwiązanie. Czekamy więc na listy, wypowiedzi, artykuły. Zapraszamy do dyskusji.

HENRYK KUCHARSKI



Zdjęcie: KAROL GEISSLER

BYŁEM SKRZYDLATYM KURIEREM

13 czerwca 1968 r. z Gocławia wymiotło wszystkie Jaki-18. A był to wówczas jedyny typ samolotu, na którym latałem samodzielnie, jeśli nie liczyć „Gawrona" wykorzystywanego głównie do holowania szybowców. Tymczasem musiałem polecieć do Leszna, gdzie silna grupa „Skrzydlatej" w składzie Jerzy R. Konieczny, Tadeusz Malinowski i Jerzy Pomianowski obsługiwała XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Moim „zadaniem bojowym" w ramach niezwykle solidnej wówczas obsługi wielkich imprez sportowych było dowożenie nowych, pachnących jeszcze farbą drukarską numerów i odbieranie pisanych na gorąco relacji z mistrzostw i zdjęć, wykonywanych przez Bernarda Koszewskiego i Stanisława Jaskę, na które czekała drukarnia w Warszawie. Miałem więc być skrzydlatym kurierem redakcji.

Moje z góry precyzyjnie zaplanowane przyloty do Leszna i powroty do Warszawy miały być istotnym ogniwem w sprawnym funkcjonowaniu mechanizmu, dzięki któremu relacje z mistrzostw miały się ukazywać niemal na bieżąco, co normalnie w kolorowym magazynie nie jest sprawą łatwą. Nie mogłem więc zawieść pokładanych we mnie nadziei.

Co z tego, skoro pomimo wcześniejszych ustaleń na linii redakcja — Aeroklub PRL — Aeroklub Warszawski, na Gocławiu nie było dla mnie samolotu. Nie mogłem jednak zrezygnować. Zacząłem więc „uruchamiać" wszystkie dostępne mi możliwości, do błagania włącznie. Wreszcie zdobyłem samolot. Był to jednak CSS-13, na który nie byłem wylaszowany.

— Niech pan sobie znajdzie pilota, który z panem poleci — poradzono mi.

Było to rzeczywiście jedyne wyjście z trudnej dla mnie sytuacji. Skąd jednak wziąć od ręki pilota i to na cały dzień? Zacząłem telefonować do znajomych, z propozycją: — Masz wyjątkową okazję zobaczyć mistrzostwa świata w Lesznie!

Zgodził się poratować mnie Leon Łapiński. Czas wprawdzie szybko uciekał, ale jeszcze miałem szansę wywiązania się z mojej misji. U zawiadowcy lotniska spotkała nas jednak przykra niespodzianka:

— Leszno przyjmuje tylko samoloty z łącznością.

Tymczasem nasz CSS-13 nie miał radia na pokładzie.

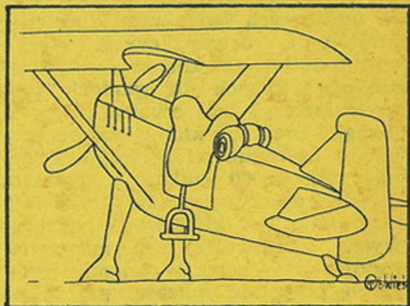
— To może przyjmie nas jakieś inne lotnisko, leżące blisko Leszna? — zaproponowałem zawiadowcy, chwytając się każdej szansy jak tonący brzytwy. — Tam będziemy się martwić, co robić dalej.

Długie minuty oczekiwania.

— Może was przyjąć Ostrów.

— Niech będzie Ostrów — decyduję.

Zajmujemy miejsca w samolocie. Lolek nie latał od dawna na CSS-ie. Po jednym, kontrolnym kręgu stwierdził jednak, że nie zapomniał wiele i wyruszyliśmy do Ostrowa. Po starcie oddał mi stery, nie chcąc, jako doświadczony pilot, odbierać mi przyjemności lotu, który był niejako przeznaczony dla mnie, ledwo licencjonowanego wówczas pilota



TRADUTTORE TRADITORE

Mniej więcej 33 lata temu wydawane było w Czechosłowacji, zresztą bardzo krótko, interesujące czasopismo „Rozlet". W jednym z numerów, który akurat nadszedł do redakcji, pojawiła się obszerna informacja o nowych samolotach bojowych, zbudowanych w wytwórniach naszych południowych sąsiadów. Wyłowiłem tę wiadomość tłumacząc z przedziwną łatwością, jakże podobne do polskich zdania i słowa z bliskiej mi techniki lotniczej. Wymieniłem zatem rodzaj samolotów, silniki, moce i nawet kaliber działek pokładowych oraz najnowszej konstrukcji celownik, co podkreślono w informacji — wytwórni Telzor. Zadowolony z tłumaczenia, opatrzyłem całość rysunkami i podałem, jak to się mawia, na łamy naszego tygodnika „Skrzydła i Motor" („Skrzydlata Polska" była wtedy miesięcznikiem). Wszystko pięknie wydrukowano, a tłumacz miał chwile szczęścia, gdy zobaczył przygotowany materiał w druku.



Minął tydzień, a może więcej. Było dużo telefonów. A jeden aż z ministerstwa. Była rozmowa dość cierpka z naczelnym redaktorem... Chodzi o to, że przetłumaczyłem informację prima aprilisową, żartobliwą. A celownik Telzor był po prostu anagramem nazwy tygodnika „Rozlet". Czy nie mają racji Włosi mówiąc w swym porzekadle: traduttore — traditore, co znaczy — tłumacz to zdrajca?

Od tej pory bardzo ostrożnie podchodzę do wszelkiego rodzaju tłumaczenia z języków, nawet najbardziej podobnych. Pewną „pociechą" dla własnej niedoskonałości była notatka znaleziona w prasie CSRS z 1979 roku. Miesięcznik „Modelař" w nr 5 donosił między innymi o pojawieniu się w ZSRR książki „Konstruktorowi modeli rakiet", podkreślając, iż napisał ją „znany radziecki rakietomodelarski publicysta Paweł Elsztein..." Tłumacz nie zauważył, iż książka została przetłumaczona z polskiego i zaliczył mnie do autorów radzieckich. Czy nie mają racji Włosi?

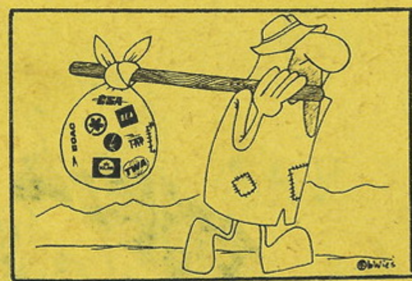
GAEA

Dwadzieścia jeden lat temu. Tak. Potwierdza to data stempla pocztowego. Otrzymałem wówczas list z Brukseli. Nadawcą był członek Izby reprezentantów Rady Miejskiej Brukseli i jednocześnie sławny niegdyś pilot balonowy, Ernest Demuyter. W krótkich słowach, przepiękną francuszczyzną, dziękował mi za przeprowadzony z Nim i opublikowany wywiad, kiedy gościł w Polsce podejmowany przez grono przyjaciół w Aeroklubie Warszawskim: między innymi przez państwa Burzyńskich i prof. Janika. List przechowuję w teczce z pamiątkami.

MOJE WOJAŻE

Po raz pierwszy zdecydowałem się lecieć za granicę we wczesnych latach sześćdziesiątych. Obejrzałem w domu globus i wybrałem miejsce, które zawsze mnie fascynowało: Kongo. Za parę dni, skierowany przez naczelnego, poszedłem do warszawskiego biura belgijskiej SABENY, aby zrobić wywiad z dyrektorem Claesem i w ogóle opisać, co oni tam pod tymi arkadami na Marszałkowskiej robią.

Było fajnie. Dyrektor Claes opowiedział mi szczegółowo na czym polega praca jego placówki, wypiliśmy po drinku, zapaliliśmy Camele, a ja zdradziłem sympatycznemu Belgowi, jaki mam zamiar. Wpadł w euforię: — Fantastycznie! Kropnie pan reportażyk z podróży samolotem, ja załatwię panu wikt i opierunek w Kongu, nic pana nie będzie kosztować, wyrobi pan sobie



tylko paszport i wizy, a ja zadziałam resztę. Coś pięknego!

Łyknęliśmy znów po drinku. — Idź się tylko od razu zaszczepić przeciw tym wszystkim tropikalnym chorobom — poradził później Julek Pęgiel z LOTU.

Na drugi dzień poszedłem się szczepić. Wbili mi w zadek cholerę, ospę czarną i żółtą, febrę, tyfus, dżumę, śpiączkę i jeszcze parę innych bakterii. W redakcji, gdy trząsłem się w gorączce, patrzyli na mnie z szacunkiem. W tempie przyspieszonym załatwiałem sobie jednocześnie paszport i masę formalności. Do druku poszedł mój artykuł o warszawskim biurze SABENY. Maszyna działała sprawnie. Już zaczynałem się niemal pakować, choć trzęsły mną dreszcze.

No i wtedy właśnie Murzyni wzięli imperialistów w Kongu do galopu. — Jak chcesz, żeby ci w tamtym zamieszaniu urżnęli to i owo, a resztę ugotowali w kotle i zjedli, to leć — powiedział mi Pęgiel. — Nawet przez pomyłkę mogą cię ukatrupić.

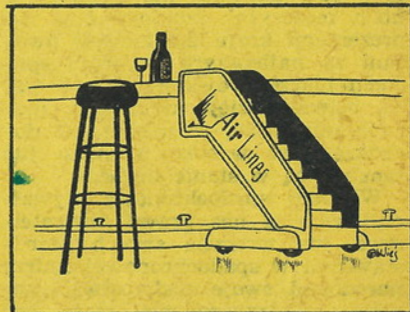
Pomacałem się po zbolałym pośladku i — zrezygnowałem. Pęgiel wie co mówi. Był już w niejednej takiej niebezpiecznej sytuacji.

☆

Do Bagdadu, na inaugurację nowej linii LOTU, miałem lecieć 16 grudnia 1972 roku. Zaproszono mnie na tę podróż w dyrekcji LOTU. Paszport, który gdzieś tam leżał przechowywany w czeluściach szaf kompetentnego ministerstwa, już właśnie uaktualniali.

— Leć szybko zaszczepić się — powiedział Julek Pęgiel. — Tamte szczepienia już są nieaktualne.

W stacji sanitarnej na rogu Ogrodowej i Żelaznej, gdzie zdyszany wpadłem tego samego przedpołudnia, przystojna blondynka w białym fartuchu wbiła mi w zadek cholerę, ospę, febrę, ze dwa tyfusy, śpiączkę i kilka jeszcze innych plag ludzkości, obdarowując mnie na pożegnanie zabójczym spojrzeniem i żółtą książeczką zdrowia w języku angielskim. Ledwo dobrnąłem na Pragę do domu. W nocy majaczyłem zgorączkowany o haremie, hurysach i daktylach. Żona zdenerwowana przeniosła się na drugi tapczan.



Samolot do Bagdadu odleciał beze mnie. Nie mogli znaleźć mego paszportu. Dwa dni później miły głosik

...rystycznego. Upajałem się więc pędem powietrza wciskającego się do odkrytej, osłoniętej tylko owiewką kabiny, pomimo jednak iż poganiałem samolot — CSS-13 to jednak nie szybki Jak-18 i w Ostrowie wylądowaliśmy dopiero po dwóch i pół godzinach.

Jak jednak dostać się do odległego o 100 km Leszna? Pewna doza szczęścia nie opuszczała mnie jednak. Na lotnisku Aeroklubu Ostrowskiego zastałem Romka Sochackiego z fabryczną Wilgą, którą demonstrował przy każdej okazji uczestnikom i gościom mistrzostw w Lesznie. Dobry znajomy nie odmówił mej prośbie, tym bardziej że mógł przy okazji załatwić w Lesznie sprawę, którą obiecywał sobie załatwić nazajutrz.

Wkrótce lecimy więc nowiutką Wilgą, z silnikiem Continental, do Leszna. Podczas lotu Romek wyłapał z eteru wiadomość, że na trasie I konkurencji zderzyły się dwie Foki. Nie wiemy jednak, kto je pilotował. Z czarnymi myślami zbliżamy się do Leszna. Tuż obok lotniska, w wysokiej, zielonej uprawie strzyżewickiego pegeeru, leży samolot do góry kołami. Rozpoznajemy Kanię. Pechowy jest dzień trzynastego. Lądujemy na pustym lotnisku — zawodnicze szybowce, po kilku dniach ulewy, po raz pierwszy poleciały na trasę i to pod cumulusowym niebem. Nie jest więc taka zła ta trzynastka. Tym bardziej gdy dowiadujemy się, że piloci rozbitych Fok — z NRD i Turcji — ratując się skokiem ze spadochronem — bezpiecznie wylądowali na ziemi, a i pilot Kani, która niefortunnie wylądowała z powodu przerwy w pracy silnika, też nie odniósł żadnych obrażeń.

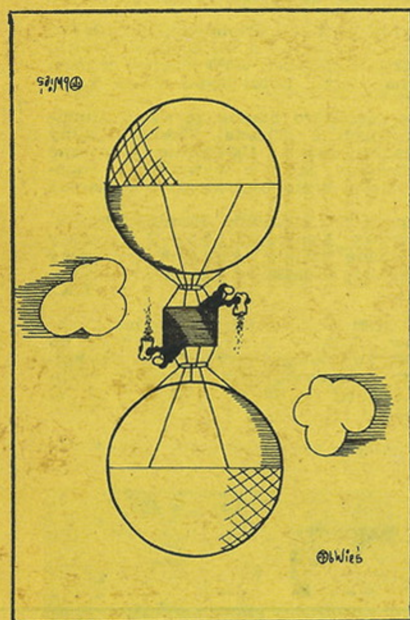
Z plikiem „Skrzydlatych" melduję się u naczelnego i zabieram teksty do drukarni. Oglądamy jeszcze efektowne doloty szybowców, kończących trójkąt 224 km, a gdy na lotnisku robi się znów spokojnie, korzystamy ponownie z uprzejmości Romka Sochackiego (czego się nie robi dla „Skrzydlatej" — powiedział) i wracamy do Ostrowa. Wilga leci na pełnym gazie — Continental na to pozwala. Romek, z charakterystycznym dla niego uśmiechem od ucha do ucha, leci bardzo nisko. Wtem amerykański silnik wyraźnie się zakrztusił — Romek odruchowo zamienia dużą prędkość samolotu na wysokość. W razie czego łatwiej będzie znaleźć miejsce do lądowania — to myśl każdego pilota. Znika uśmiech Romka, lecimy już wysoko i ostrożnie. Silnik na szczęście już nie kaprysi i bezpiecznie dolatujemy do Ostrowa. Serdecznie dziękuję Romkowi i wraz z Lolkiem wsiadamy znów do naszego „pociaka".

Na Gocławiu lądujemy wieczorem. Dziękuję Lolkowi. Zadanie wykonałem. Następny numer „Skrzydlatej" ukaże się w terminie. Szczęśliwa jednak jest ta „feralna" trzynastka.



Potem jeszcze kilka razy latałem do Leszna, samodzielnie, na Jaku-18 z łącznością radiową i swoją kurierską misję wykonałem już bez emocji z 13 czerwca 1968 r.

HENRYK KUCHARSKI



Nie żyje już mój rozmówca. Nie ma wśród nas Zbigniewa Burzyńskiego i Franciszka Janika...

Było to tak: Jak zwykle dostałem wiadomość w ostatniej chwili, że Demuyter będzie w AW, na Gocławiu, po południu. Kiedy przyjechałem, powiadomiono mnie, że akurat goście przechodzą do sali, gdzie odbędzie się przyjacielskie spotkanie. Pędzę do sali. Sporo osób. Mowy, powitania. Serdecznie, po francusku wita gości inż. Burzyński. Gość odpowiada... Ceremonia przeciąga się, a ja nie mam kompletnie dojścia do Demuytera. Nie wiem czy zna on inny język poza francuskim, w ogóle nie wiem czy będzie chciał ze mną rozmawiać.

Przesuwam powoli krzesło w stronę Gościa. Ale ciągle mam za daleko. Tuż przy Demuyterze siedzi nie znany mi pan i nie mogę nawet słowa zamienić, bo musiałbym w ogóle przerwać przyjęcie. Udaje mi się jednak jakoś przedstawić Gościowi, prosząc sąsiada w wytwornym garniturze o podanie mojej wizytówki Demuyterowi. W zamian otrzymuję przyjazne kiwnięcie głową. No i tak rozpocząłem wywiad prasowy posługując się niemieckim, którym lepiej władałem niż francuskim. Mój rozmówca przeskakiwał z niemieckiego na francuski, a z sąsiadem nawet wtrącał słowa angielskie. Po chwili nas rozdzielono, musiałem formułować krótkie pytania na karteczkach (sposób też dobry), które podawałem przez grzecznego sąsiada Demuytera. Nie muszę dodawać, że nie było wtedy tak wygodnych magnetofonów, jak obecnie. Nie muszę opisywać jak pociłem się, aby nadążyć z pytaniami, unikając przeszkadzania w ogólnej rozmowie, która ani na chwilę podczas mojego wywiadu nie ustawała! Z sąsiadem naszego Gościa spoufaliłem się do tego stopnia, że niektóre pytania rzucane po angielsku przekładał Demuyterowi na francuski — jednym słowem był mi bardzo pomocny.

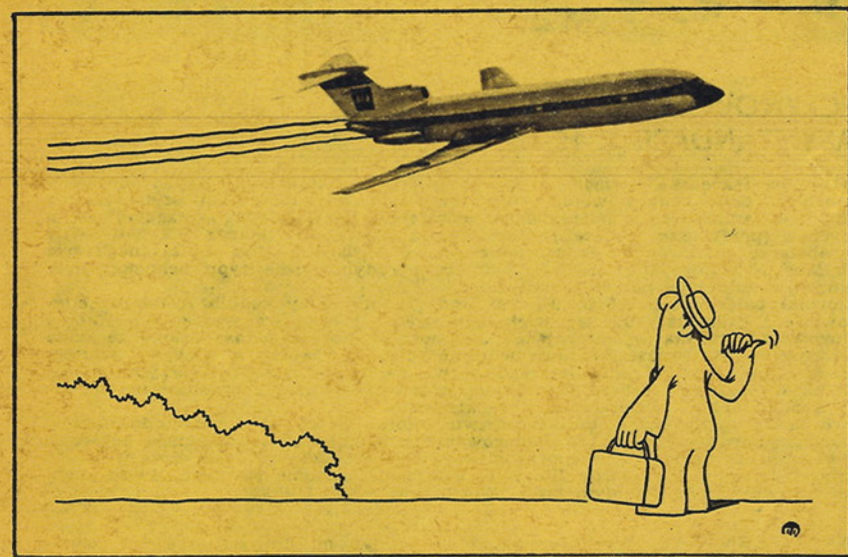
I kiedy już skończyłem, pracę cały mokry z wrażenia i wysiłku, kiedy nastąpiło pożegnanie Gościa, Demuyter zwrócił się do mego sąsiada mniej więcej tak: Ekscelencjo, pozwoli Pan, że wyrażę podziękowanie w imieniu... Po tych słowach zrobiło mi się podwójnie gorąco. Toż ja cały czas zamęczałem — ambasadora Królestwa Belgii...

PAWEŁ ELSZTEIN

w telefonie oznajmił mi, że mogę już paszport odebrać. Znalazł się. Co z tego! Tamci już od dwóch dni obżerali się chałwą w Bagdadzie, co potem obejrzałem na zdjęciu przywiezionym przez Julka Pęgiela.

☆

Do Bangkoku samolot Polskich Linii Lotniczych LOT SP-LAG miał odlecieć w podróż inauguracyjną 14 września 1977 roku. Poszedłem zaszczepić się dwa tygodnie naprzód. Znajoma blondynka z rozmachem wbiła mi w pośladek komplet najbardziej zabójczych plag ludzkości, pytając jak mi się leciało kiedyś do Konga i Bagdadu.



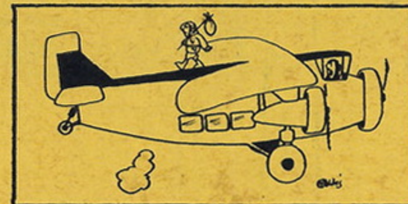
— Niczego sobie — odpowiedziałem — ale wie pani, te podróże zaczynają mnie trochę męczyć.

Pokiwała głową ze zrozumieniem.

Jasne, że polecieli beze mnie, jako że: 1. nikt mnie nie zapraszał, 2. paszport był przedawniony, 3. wizy nie pozałatwiane, 4. forsy nie miałem.

Zaszczepiłem się zaś z przyzwyczajenia. Zastrzyki zrobiły tyle, że nie choruję na grypę. W ogóle nie przeziębiam się. — Cholera i dżuma zatłukły w twoim organizmie zarazki grypy, jako słabsze — stwierdził fachowo Julek Pęgiel, kiedy wrócił z Bangkoku i pokazał mi fajne slajdy. — Kiedy znów gdzieś lecisz, stary? — spytał, gdy już naopowiadał nam w redakcji o swych przygodach w Tajlandii.

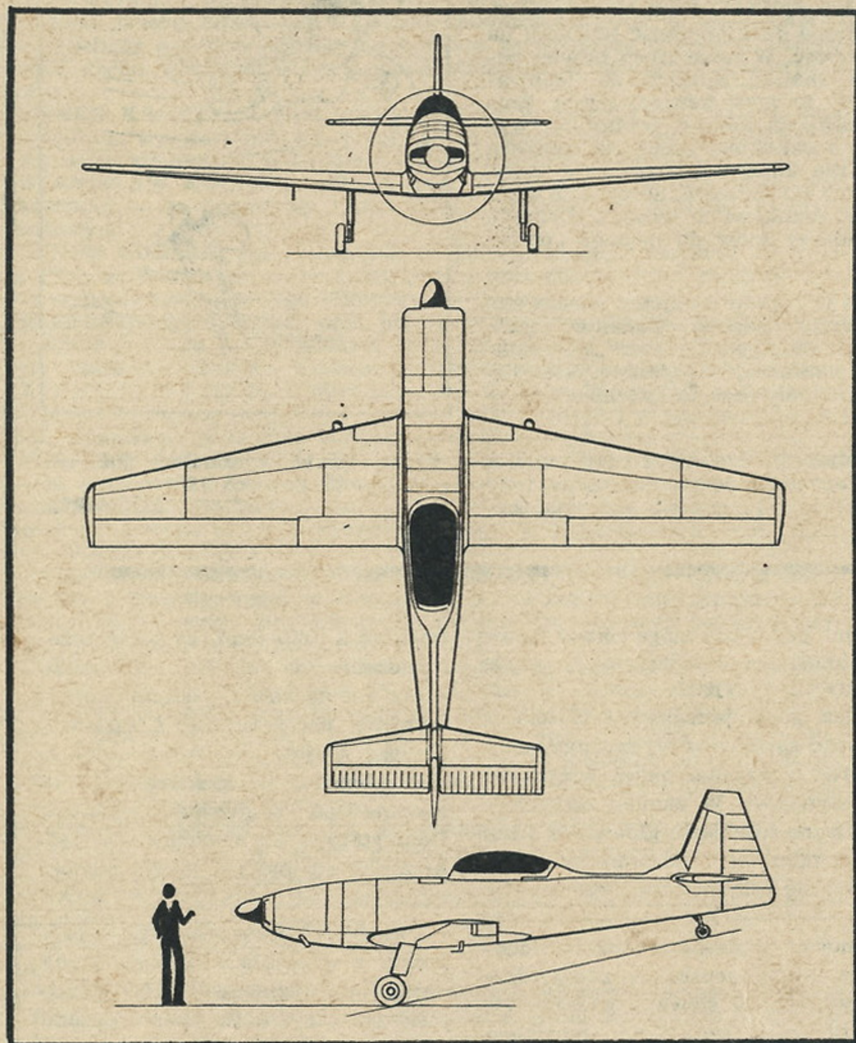
Kiedy? Nie wiem. Niedługo zaszczepię się na nowo. Będę mógł temu i owemu machnąć nonszalancko przed oczami żółtą książeczką zdrowia w języku angielskim, pachnącą dżumą, febrą, Bangkokiem, tyfusem, cholerą, Bagdadem i śpiączką. No, w ogóle przygodą. — Wróciłem z Trypolisu — powiem — a teraz wybieram się do Tunisu. W lipcu będę w Algierze, a w sierpniu w Damaszku i Benghazi. Z Kuwejtu chyba zrezygnuję, bo to już zaczyna być męczące.



Rysunki: WIESŁAW FUGLEWICZ

A tak naprawdę, w maju, na dwa tygodnie polecę na urlop do Urli. Do mojej stałej leśnej kryjówki, pięćdziesiąt kilometrów na N-E od Warszawy. Wiem jedno: grypa po moich szczepieniach nie da mi rady. Do poczytania wezmę sobie Budrewicza.

JERZY ZARĘBSKI





SAMOLOT AKROBACYJNY CRANFIELD A1 MK2

W Lotniczym Instytucie Technicznym w Cranfield opracowano samolot akrobacyjny A1. Prace konstrukcyjne rozpoczęto w 1968 r. Budowę prototypu wstrzymał brak funduszów i prototyp (A1 Mk1) dokonał pierwszego lotu w sierpniu 1976 r. Zastosowany silnik Continental 10-360-D okazał się za słaby i zastąpiono go mocniejszym Lycoming 10-540-D. Pierwszy lot z tym silnikiem miał miejsce w sierpniu 1977 r. Oznaczenie zmodyfikowanej wersji A1 Mk2. W rok później samolot otrzymał certyfikat dopuszczający go do akrobacji w zakresie przeciążeń od +7 g do +5 g. W wersji dwumiejscowej A1 Mk2 przeznaczony jest do szkolenia przejściowego i treningu w akrobacji.

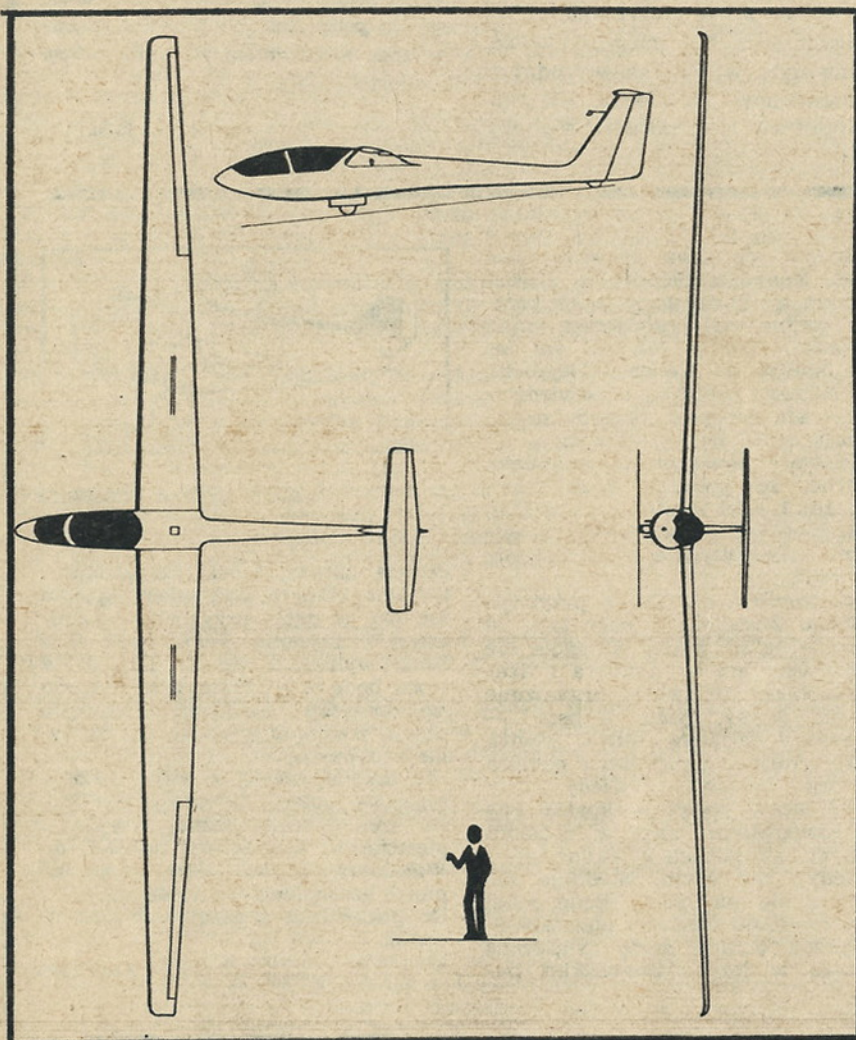
Samolot jest dolnopłatem o stałym podwoziu. Płat o kesonowej, metalowej konstrukcji jest jednoczęściowy. Zastosowano profil serii NACA 23. Grubość profilu przykadłubowego — 15%, na końcu skrzydeł — 12%. Kąt skosu w 1/4 cięciwy wynosi 9° 36′. Kąt zaklinowania płata przestawiany na ziemi. Lotki typu Frize kryte tkaniną. Płat nie ma klap i przerywaczy.

Kadłub jest spawany z rur stalowych i kryty częściowo blachą ze stopu aluminium, częściowo — sklejką i tkaniną (na profilach z drewna). Osłona kabiny odchylana jest na bok i odrzucana w przypadku awarii. Usterzenie klasyczne o konstrukcji metalowej. Ster kierunku kryty tkaniną. Stery z wyważeniem rogowym. Klapka wyważająca na lewej połówce steru wysokości. Kąt nastawienia statecznika poziomego przestawiany na ziemi.

Podwozie klasyczne z kołem ogonowym z samolotu Chipmunk. Hamulce hydrauliczne. Zespołem napędowym jest silnik tłokowy Lycoming 10-540-D o mocy 203 kW. Silnik napędza trójłopatowe przestawialne śmigło. Zbiornik paliwowy umieszczony jest w kadłubie. W noskach skrzydeł dodatkowe zbiorniki paliwa.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,00 m, długość — 8,05 m, wysokość — 2,70 m, wydłużenie skrzydeł — 6,7, pow. płata — 15 m². **Masy:** masa do akrobacji — 850 kg, max. masa startowa — 1000 kg. **Osiągi:** (przy masie 850 kg): max. prędkość npm — 274 km/h, min. prędkość — 90 km/h, max. prędkość wznoszenia — 11 m/s, pułap praktyczny — 5000 m, rozbieg — 170 m, dobieg — 200 m, zasięg — 200 km, długotrwałość lotu — 1 h 30 min.





WYCZYNOWY SZYBOWIEC KLASY STANDARD C 15/38

Wytwórnia francuska Carmam w Moulins oferuje ostatnio nowy szybowiec klasy standard C 15/38, będący wersją rozwojową szybowca 15/36. Płat szybowca ma konstrukcję laminatową z pojedynczym dźwigarem laminatowym i przekładkowym pokryciem (przekładka Rohacell). Zastosowano profile Wortmanna FX-67-K-170/150 i w obszarze lotek — FX-60-126, takie jak w szybowcu 15/36. Lotki mogą być wychylane różnicowo lub zgodnie. Hamulce aerodynamiczne typu Schempp-Hirth na górnej i dolnej powierzchni skrzydeł.

Zbiorniki balastowe mieszczą 100 dm³ wody. Laminatowy kadłub został przekonstruowany i charakteryzuje się większą długością i mniejszą wysokością. Kabina o długości 2,10 m ma wystarczającą pojemność — jest wygodna. Osłona ze szkła organicznego jest jednosegmentowa w prototypie, a w wersji seryjnej — dwusegmentowa. Na życzenie zamawiającego barwa oszklenia może być przyciemniona.

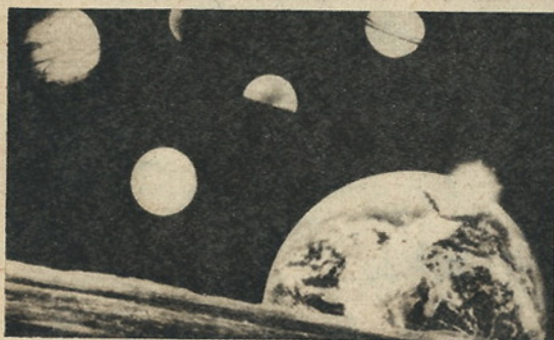
Kabina wyposażona jest w regulowaną nożną sterownicę i przestawiany zagłówek. Z boku kabiny umieszczono dwie kieszenie.

Dużo uwagi poświęcono bezpieczeństwu pilota — kadłub został odpowiednio wzmocniony, wzmocniono także zamocowanie jednokołowego wciąganego podwozia tak, że przy uderzeniu o ziemię przy nieprawidłowym lądowaniu nie może wejść do kabiny. Usterzenie w układzie litery T. Usterzenie poziome ruchome, dwusegmentowe. Na usterzeniu poziomym profil Wortmanna FX-71-L-150/20.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15,0 m, długość — 6,7 m, wysokość — 1,45 m, pow. płata — 11 m², wydłużenie — 20,6. **Masy:** masa własna — 230 kg, max. masa startowa — 440 kg. **Osiągi:** doskonałość przy prędkości 100 km/h — 38, min. prędkość opadania przy prędkości 75 km/h — 0,64 m/s, dopuszczalna max. prędkość — 220 km/h, min. prędkość — 64 km/h.

KOSMONAUTYKA



Montaż zdjęć NASA wykonanych podczas różnych wypraw międzyplanetarnych. Na pierwszym planie Ziemia oglądana z Księżyca. Od lewej: Jowisz, Wenus, Merkury, Mars, i Saturn.

KRONIKA

● 4.III.1980 r. Na orbitę (208 x 406 km; 72,9°; 90,3 min) został wprowadzony satelita Kosmos-1166, zaś 14.III.1980 r. satelita Kosmos-1167 (438 x 457 km; 65°; 93,3 min).

● 9.III.1980 r. Telewizja Polska nadała japoński film fabularny „Przybysz z Kosmosu'' z UFO, latającymi talerzami oraz 60 m potworem, z którym walczy lotnictwo i artyleria rakietowa.

● 24.III.1980 r. Rocznica 75-lecia śmierci najsłynniejszego pisarza-futurologa naukowo-technicznego, Julesa Verne (1828—1905), autora m.in. książki o locie ludzi na Srebrny Glob w statku kosmicznym wystrzelonym z wielkiej armaty. Niemal wszystkie przepowiednie techniczne J. Verne już się sprawdziły, nieraz bardzo dokładnie.

● W końcu 1979 r. Chińską RL odwiedziła delegacja japońska. Stąd wiadomo, że ChRL rozwija 3-stopniową rakietę nośną (podobną do ESA-Ariane) oraz satelity użytkowe. ChRL jest bardziej zainteresowana japońską technologią satelitarną niż rakietową. Ostatnia rakieta nośna ChRL ma — zdaniem prasy japońskiej — udźwig użyteczny 800 do 900 kg na orbicie geostacjonarnej. Masa startowa ok. 200 000 kg, paliwo wodorowe i utleniacz. Wysokość całkowita — 43 m, średnica max. — 3,35 m. W okresie pobytu Japończyków w ChRL w próbach był już 3 człon rakiety (delegacji pokazano film). Pierwszy satelita łącznościowy ChRL ma mieć 300 kanałów telefonicznych i 1 kanał TV. Średnica — 2,1 m, długość — 3,1 m, stabilizacja obrotowa (50 obr/min). Pokazany delegacji model satelity meteorologicznego jest złożony z płyt 1,5 x 1,5 m i przeznaczony na słoneczną orbitę synchroniczną.

W ChRL podano o wprowadzeniu psa na orbitę wokółziemską i sprowadzeniu go bezpiecznie na Ziemię.

● Lotnictwo USA przeprowadziło próby prymitywnego (wg opinii brytyjskiej) antysatelity Asat. Został on odpalony na wysokości ok. 24 000 m z samolotu F-15 i zderzył się z obcym satelitą. Asat nie był uzbrojony. Następne Asaty będą prawdopodobnie wyposażone w broń laserową dużej mocy. W Colorado Springs buduje się kosztem 100 mln dol. ośrodek kontrolny CSOC do koordynacji działań antysatelitów z przyszłymi lotami Space Shuttle dla potrzeb wojskowych. CSOC ma być zbudowany w 1985 r.

● NASA podpisała umowę z koncernem Mc Donnell Douglas na produkcję w Kosmosie środków farmaceutycznych, najpierw doświadczalnych, ale z perspektywą przemysłową. Specjalne laboratorium farmaceutyczne umożliwi wytwarzanie na orbicie znacznej liczby czystych składników (enzymów itp.), przeznaczonych do lekarstw dla chorych na hemofilię, cukrzycę i inne. Przewidziane są do tego 4 loty Space Shuttle w latach osiemdziesiątych.

● Podczas następnych żeglarskich regat transatlantyckich każdy jacht ma być wyposażony w nadajnik wysyłający co minutę rozpoznawczy sygnał do 8 satelitów nawigacyjnych. Położenie jachtu można będzie ustalić z dokładnością do ok. 1 mili morskiej (1805 m). Ułatwi to także ewentualne ratownictwo załóg. Jako zaletę uboczną tego systemu podaje się, że radiostacje francuskie będą codziennie podawały miejsca czołowych załóg, przez co zwiększy się atrakcyjność regat (nawet dla instytucji wspierających finansowo poszczególne jednostki). Dotychczas w podawaniu wyników była 3-tygodniowa luka, aż do wpłynięcia zwycięskiego jachtu do portu docelowego. Trzy naziemne stacje satelitarne w Lannion, Tuluzie i Suitland mają automatycznie prowadzić namiary.

● Obserwacje z Kosmosu pyłu atmosferycznego pozwoliły właściwie ocenić szkodliwe znaczenie tego zjawiska światowego na ogólne zanieczyszczenie atmosfery ziemskiej. Warstwy pyłu rozciągają się na wysokości 10—20 km i wyżej. Spotyka się nawet burze pyłowe (zaobserwował je kosmonauta G. Bieregowoj). Obszary o największym zapyleniu, to pustynie i stepy na wszystkich kontynentach. Stąd wiatry nawiewają pył również ku Europie (m.in. czerwony, żółty i szary śnieg, który w 1972 r. spadł w Alpach, w ZSRR, a także Ameryce Środkowej). W badaniach międzynarodowych zjawiska pyłu atmosferycznego i jego wędrówek (nawet na odległość ponad 6000 km) brały i biorą udział także satelity meteorologiczne radzieckie (np. Kosmos-226, Meteor-4, Meteor-18) i amerykańskie (NOAA-5) oraz kosmonauci ze statku Sojuz-5 i stacji orbitalnej Salut-1.

● W Jugosławii ukazała się książka prof. dr. inż. Davorina Bazjanaca — „Współczesna kosmonautyka w opanowaniu Kosmosu''. Opisane zostały osiągnięcia kosmonautyczne od Sputnika-1 do lotów Skylabów i Salutów oraz badań Księżyca, Wenus, Marsa, Merkurego i Jowisza. O przyszłości kosmonautyki autor pisze bez sensacji i złudzeń. Są też omówione zasady lotów kosmicznych i techniki rakietowej.

● Na mistrzostwach świata modeli latających klasy F3B rozegranych w lipcu 1979 r. w Amay w Belgii wyniki były obliczane — poprzez satelitę — w ośrodku komputerowym GE w Ohio w USA.

LAMUS

PROTOPLASTA AKROBACYJNYCH JAKÓW

Gdy w 1933 r. 27-letni Aleksander Jakowlew (później jeden z najsłynniejszych konstruktorów radzieckich) otrzymał do dyspozycji zakład przemysłowy (najpierw była to wytwórnia mebli, stopniowo przekształcona w duży zakład produkcji doświadczalnej), mógł wreszcie zrealizować swój, od dawna, zamiar budowy nowoczesnego samolotu sportowego. Miał to być dolnopłatowiec jednomiejscowy, mogący służyć również jako samolot przejściowy z dwumiejscowych maszyn szkolnych oraz do treningu pilotów myśliwskich. Zanim prototyp samolotu oznaczonego fabrycznie AIR-14 (oblot w lipcu 1936 r.) skierowano do prób państwowych — zakładowy pilot doświadczalny Julian Piontkowski wykonał na nim w jednym tylko dniu (6.VIII.1936 r.) aż 300 lądowań, a w kilku następnych łącznie — 1000. Chodziło bowiem o sprawdzenie ogólnej wytrzymałości samolotu, a zwłaszcza podwozia z amortyzacją sznurami gumowymi.

W 1936 r. samolot z silnikiem M-11 o mocy 73,6 kW przeszedł próby państwowe. Wyniki prób były bardzo pozytywne, ale samolot okazał się trudny w pilotażu (co zresztą było zamierzone przez konstruktora dla zbliżenia właściwości pilotażowych AIR-14 do samolotu myśliwskiego I-16). W 1937 r. poprawiony samolot AIR-14 z silnikiem M-11G o mocy 84,6 kW znów zgłoszono do prób państwowych, po których został skierowany do produkcji seryjnej. Nieco później (1938—1940) seryjne UT-1 (AIR-14) otrzymały silniki M-11E o mocy 110,4 kW i te właśnie samoloty okazały się najlepsze. W protokołach z prób państwowych podkreślano doskonałą zwrotność samolotu i łatwą obsługę naziemną. Pilotażowo UT-1 pozostał zbliżony do standardowego wówczas myśliwca I-16. Należy dodać, że samolot UT-1 (U — Uczebno, T — Trenirowcznyj) nie miał w ZSRR odpowiednika pod względem właściwości akrobacyjnych aż do lat pięćdziesiątych!

Produkcję seryjną UT-1 rozpoczęto jesienią 1937 r. w 2 wytwórniach... nielotniczych. Były więc duże trudności z dokładnym spawaniem elementów kadłuba, zwłaszcza łoża silnika. Ale trudności pokonano i w latach 1937—1940 wytwórnie te opuściło 1241 samolotów UT-1 (AIR-14).

6 maja 1937 r. na moskiewskim lotnisku w Tuszyno odbył się pokaz nowych samolotów sportowych, na którym J. Piontkowski zademonstrował bardzo efektowny wyższy pilotaż na niewielkiej wysokości. W zawodach krajowych w lipcu 1937 r. (wyścig: Moskwa—Sewastopol—Moskwa) zwyciężył W. Dymow na UT-1 z silnikiem M-11E, uzyskując na trasie długości 2815 km średnią prędkość — 238,6 km/h.

W 1937 r. pojawił się UT-1W, czyli wodnosamolot pływakowy, na którym 2 października J. Piontkowski uzyskał prędkość 218 km/h na trasie 100 km, 21 grudnia D. Fiedosiejew przeleciał bez lądowania 1174 km, a W. Grizodubowa wzniosła się na wysokość 3267 m. Były to nowe rekordy międzynarodowe, których w 1937 r. ustanowiono na UT-1 łącznie aż osiem.

Wśród dalszych 10 odmian samolotu były UT-1: z płatem z profilem WWS (nieudany, za duża prędkość lądowania), z lotkami tzw. pływającymi (1938 r.), z innym podwoziem, z różnymi śmigłami itd. Seryjny UT-1 z silnikiem Renault-Bengali 4Pei (103 kW) i zamkniętą kabiną pilota miał oznaczenie fabryczne AIR-18, a jeden z tych samolotów przekształcono w wodnosamolot pływakowy. Samolot AIR-18 z rzędowym silnikiem Renault (162 kW) oznaczony Ja-21 rozwinął nawet prędkość 290 km/h, ale okazał się trudny w pilotowaniu. Zbudowany w 1939 r. był w 1940 r. ulepszany jako Nr-25, lecz bez rezultatu.

W 1939 r. po przedłużeniu o 260 mm łoża silnika uzyskano lepszą stateczność podłużną i łatwiejszy pilotaż. Jednocześnie przystosowano samolot UT-1 do lotów odwróconych. L. Sutugin przekształcił seryjny UT-1 w samolot wojskowy przez zabudowę 1 k. masz. SzKAS kalibru 7,62 mm i silnika M-12 oraz zmianę amortyzacji podwozia na olejowo-powietrzną. Wyprodukowano nawet niewielką serię tych treningowych samolotów myśliwsko-szturmowych, ale z silnikami M-11. W 1941 r., już podczas wojny, A. Wołkow zabudował w samolocie 2 k. masz. SzKAS (z zapasem amunicji po 200 pocisków 7,62 mm) pod płatem przy goleniach podwozia, zaś inż. K. Moskatow uzbroił UT-1 w 2 k. masz. SzKAS kalibru 7,62 mm w skrzydłach i 4 niekierowane pociski rakietowe RS-82. Podobnych przykładów doraźnego uzbrajania samolotów UT-1 było więcej. Na takich właśnie samolotach UT-1 (odmiana inż. K. Moskatowa) walczył od połowy 1942 r. 46 pułk lotniczy należący do Floty Czarnomorskiej. Pułk ten, pośpiesznie zorganizowany w maju 1942 r. na Kaukazie z najlepszych absolwentów szkoły lotniczej w Jejsku, był dowodzony przez oficera-pilota Michaiłowa.

Typ: UT-1 (oznaczenie fabryczne AIR-14) samolot sportowy i akrobacyjny, przejściowy na I-16, szkolno-treningowy dla dowódców, instruktorów i pilotów myśliwskich. W latach 1938—1941 stanowił (obok UT-2) podstawowe wyposażenie radzieckich szkół lotniczych.

Załoga: 1 osoba.

Konstrukcja: Mieszana. Płat drewniany, którego rozwiązanie konstrukcyjne zostało wykorzystane w 1939 r. w samolocie I-26 (Jak-1). Kabina otwarta. Podwozie stałe. Koła osłonięte owiewkami.

Napęd: Silnik tłokowy M-11 o mocy 73,6—84,6 kW (100—150 KM). Śmigło dwułopatowe.

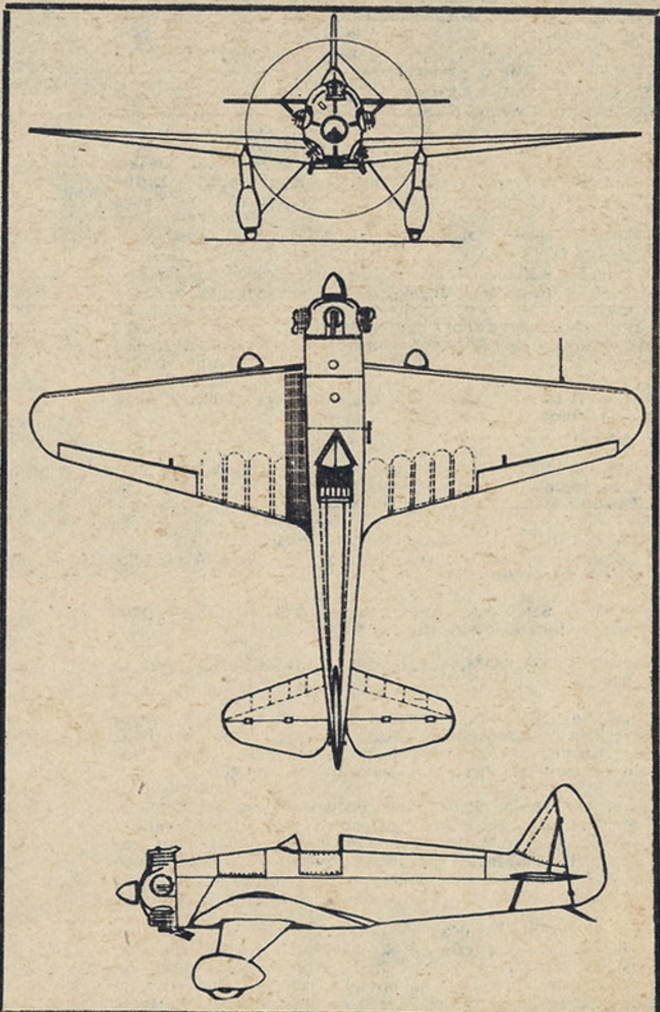
Wymiary: Rozpiętość — 7,30 m, długość — 5,78 m, powierzchnia nośna — 8,30 m².

Masy: Masa własna — 430 do 450 kg, masa całkowita — 598 do 618 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 240 do 257 km/h, prędkość lądowania — 80 do 95 km/h, czas wznoszenia na 3000 m — 12 min, pułap — 5000 do 7120 m, rozbieg — 90 m, dobieg — 140 m, czas trwania lotu — 3 h.

Malowanie: Samoloty sportowe w kolorze srebrnym (białym) i czerwonym lub — srebrnym (białym) i niebieskim, zaś wojskowe — w kolorze oliwkowym, często z czerwono-białymi poziomymi pasami na stateczniku pionowym. Cywilne znaki rejestracyjne — czarne. (W)









MALOWANIE SAMOLOTÓW W POLSKIM LOTNICTWIE CYWILNYM KONSTRUKCJE RWD

135
Część I

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W okresie międzywojennym duże sukcesy osiągnęły samoloty produkowane w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie. Konstruował je zespół młodych inżynierów: Rogalski, Wigura (Wędrychowski) i Drzewiecki. Pierwszą konstrukcją, oznaczoną symbolem RWD, był wykonany w jednym egzemplarzu w 1928 r. RWD-1 (zdjęcie). Samolot miał znaki rejestracji państwowej i polskiego rejestru statków powietrznych SP-ACC. Jego malowanie było charakterystyczne dla wielu konstrukcji z końca lat dwudziestych: samolot pozostawiono w naturalnej barwie materiału, z którego został wykonany: sklejka brzozowa, cellonowane płótno lniane i blacha duralowa. Podobną zresztą kolorystykę miały dwie późniejsze konstrukcje DWL: RWD-2 (SP-ACE) i RWD-7 (SP-AGH).

Od 1930 r. DWL wprowadziły malowanie wielobarwne swoich samolotów, w którym zastosowano następujący zestaw kolorystyczny: srebrny i czerwony. Kolory te stały się później podstawowymi dla dalszych konstrukcji DWL. Różnice polegały jedynie na kształcie pól czerwonych, stanowiących elementy dekoracyjne na kadłubie, usterzeniu i płatach.

Samoloty RWD-2, które wzięły udział w zawodach międzynarodowych Challenge w 1930 r., otrzymały dodatkowe elementy barwne w postaci znaku Aeroklubu RP oraz numeru startowego, malowanego kolorem czarnym na białym polu w kształcie koła. Układ kolorów zmieniono na kolejnej konstrukcji, którą był RWD-3. Kolorem czerwonym pomalowano więcej elementów dekoracji kadłuba niż w przypadku RWD-2. Układ wprowadzony na RWD-3 stosowano także na RWD-4.

Samoloty, które brały udział w Krajowych Konkursach Somlotów Turystycznych, otrzymywały czarne numery startowe malowane na kadłubach, znaki reklamowe wytwórni paliw i smarów oraz znaki aeroklubów, do których należały. Spowodowało to dalsze podniesienie atrakcyjności ich malowania. Przykłady malowania samolotów RWD-2, RWD-3, RWD-4 i RWD-7 pokazano na barwnej planszy oraz na zdjęciach.

PLANSZA

1. RWD-2 SP-ACE, na którym Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura dokonali lotu okrężnego wokół Europy o łącznej długości 5000 km.

2. RWD-2 SP-ADH. Samolot ten brał udział w Challenge'u w 1930 r., pilotowany przez E. Więckowskiego (miejsce 21).

3. RWD-3 SP-WAA był nie przyjętym prototypem wersji łącznikowej dla wojska.

4. RWD-4 SP-ADM, brał udział w Challenge'u w 1930 r.

5. RWD-4 SP-AEK, uczestniczył w III Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych. Zwraca uwagę numer startowy w kolorze czarnym. Na samolocie tym M. Iżycki zajął miejsce drugie.

6. RWD-7 SP-AGH. Na samolocie tym 7.08.1931 r. F. Żwirko i S. Prauss dokonali próby bicia rekordu, osiągając wysokość 5996 metrów. Na tym samym egzemplarzu ustanowiony został rekord wysokości 30 września 1932 r. przez J. Drzewieckiego i A. Kocjana.

RWD-1 na stateczniku pionowym miał czarny napis RWD (zdjęcie na górze). ● RWD-4 SP-ADM biorący udział w KKST w 1930 r. Zwracają uwagę zmienione elementy dekoracyjne w porównaniu do tego samego egzemplarza przedstawionego na rysunku 4 (zdjęcie niżej)

1 SP SP-ACE

2 P4 SP-ADH

3 SP-WAA

4 P2 SP-ADM

5 SP-AEK 15

6 SP-AGH

© KOWALSKI

NASZE TRASY

DĘBLIŃSKIE LICEUM LOTNICZE

„Droga Redakcjo, napisz cokolwiek o lotniczym liceum w Dęblinie, do którego chcielibyśmy wstąpić" — proszą nas Jerzy Kraśnicki, Marian Wójcik i Leonard Piwko z Kielc oraz Jan Ferenc i Mieczysław Kowalczyk z Olsztyna, który swą prośbę sformułował w podobny sposób. „Kogo kształci to liceum i kto się może starać, aby go tam przyjęto?" — takie są inne, liczne pytania.

Liceum Lotnicze w Dęblinie istnieje przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej. Jest to liceum zawodowe, realizujące program szkoły średniej, a kształci kandydatów w zawodzie **„mechanik osprzętu lotniczego i urządzeń pokładowych samolotów"**. Przygotowuje ono kandydatów do służby w lotnictwie wojskowym, a przede wszystkim do studiów w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Liceum jest dostępne dla **młodzieży męskiej**.

KTO MOŻE UBIEGAĆ SIĘ O PRZYJĘCIE? Kandydaci, którzy mają obywatelstwo polskie ● ukończyli 8 klas szkoły podstawowej ● nie przekroczyli 16 lat życia ● mają odpowiednie zdolności fizyczne i psychiczne, warunkujące zakwalifikowanie ich w przyszłości do służby w lotnictwie, stwierdzone badaniami lotniczo-lekarskimi ● uzyskają pisemną zgodę rodziców (lub ustawowych opiekunów) na podjęcie nauki w Liceum Lotniczym ● złożą potwierdzone przez ustawowego przedstawiciela (rodziców lub opiekunów) zobowiązanie do wstąpienia, po ukończeniu Liceum, do WOSL w charakterze kandydata na żołnierza zawodowego, a gdyby nie pozwalał na to stan zdrowia — do innej szkoły oficerskiej (lub szkoły chorążych) lub do podjęcia pracy w przemyśle lotniczym oraz zobowiązanie do zwrotu kosztów poniesionych przez wojsko w okresie nauki w Liceum, gdyby zostali z niego wydaleni lub zwolnieni na własną prośbę, albo gdyby po ukończeniu Liceum wnieśli prośbę o niepowoływanie ich do służby wojskowej w charakterze kandydata na żołnierza zawodowego ● zdadzą pomyślnie egzamin wstępny z matematyki i języka polskiego oraz sprawdzian z wychowania fizycznego.

CO MAJĄ ROBIĆ KANDYDACI?

Do 30 kwietnia pod adresem Wydziału Rekrutacji WOSL im. J. Krasickiego w Dęblinie składają pisemną prośbę o przyjęcie do Liceum Lotniczego. Do podania trzeba dołączyć: życiorys (własnoręcznie napisany) ● świadectwo ukończenia 7 klas szkoły podstawowej ● wykaz stopni otrzymanych za pierwsze półrocze 8 klasy szkoły podstawowej ● metrykę urodzenia ● poświadczenie obywatelstwa polskiego ● opinię szkoły ● 4 fotografie.

Do maja kandydaci wzywani są na badania lotniczo-lekarskie do Dęblina. Po uznaniu ich za zdolnych do nauki w tej szkole, zdają egzaminy wstępne w terminie i na zasadach ustalonych przez Ministerstwo Oświaty i Wychowania.

CO SIĘ DZIEJE W SZKOLE?

Przyjęci do Liceum mają bezpłatny internat na miejscu, wyżywienie, pomoce naukowe, umundurowanie i wojskową opiekę lekarską. Nauka trwa 4 lata. Wiodącymi przedmiotami są: matematyka, fizyka, chemia i języki obce oraz przedmioty specjalistyczne (m. in. rysunek techniczny, technika latania, elektrotechnika i automatyka, budowa i eksploatacja płatowca i silnika, osprzęt lotniczy i urządzenia radioelektroniczne samolotu). Ferie — 2 miesiące w roku, w tym 1 miesiąc — na obozie (przysposobienie obronne, praktyka w zakładach lotniczych, loty na szybowcach i samolotach, kursy spadochronowe).

CO DOSTAJĄ ABSOLWENCI?

Świadectwo uprawniające do studiów w szkołach wyższych lub świadectwo szkoły średniej oraz **dyplom mechanika osprzętu lotniczego i urządzeń pokładowych samolotów.** Absolwenci ze świadectwami uprawniającymi do studiów w uczelniach wyższych — kontynuują naukę w WOSL. Ze świadectwami szkoły średniej nie uprawniającymi do studiów w uczelniach wyższych — kontynuują naukę w Szkole Chorążych Wojsk Lotniczych. (z)

LISTY

NIE TEN FURY

W numerze 1/1980 miesięcznika „Modelarz" opublikowany został plan samolotu Hawker „Fury", który ze względu na swe walory dotyczące szczegółów konstrukcyjnych będzie zapewne prowokował modelarzy do zbudowania kopii tego samolotu jako makiety latającej.

Z tych przyczyn pragnę podać kilka uwag, dotyczących nieścisłości w opisie samolotu. Samolot pokazany na rysunku nie przedstawia typowego samolotu myśliwskiego Hawker „Fury", a jego odmianą „High Speed Fury", zbudowaną, a właściwie tylko przebudowaną z seryjnego samolotu K 3586 w jednym jedynym egzemplarzu. Samolot ten powstał jako prywatny projekt fabryki Hawker w celu przeprowadzenia badań nad różnymi silnikami do lotów szybkościowych. W trakcie badań miał kolejno zainstalowane silniki R. R. Kestrel II S, III S, IV S, S, Goshawk III, Goshawk B.41 i P. V.12/Merlin. Równocześnie badano na tym egzemplarzu dwa rodzaje obrysu skrzydeł.

Samolot Hawker „Fury" zbudowany został w fabryce Hawker Engineering Co., Ltd w Anglii, a nie w Hawker-Siddeley Aviation, która jest powojennym zespołem fabryk angielskich. Również informacja o powstaniu całej linii rozwojowej samolotów Hawker w USA jest wielkim nieporozumieniem, gdyż wszystkie Hawkery powstawały w Anglii, a wytwórnia wymieniona w tekście opisu — Brooklands leży na południu Anglii, nie w USA.

Hawker „Fury" powstał bez zbudowania prototypu, a pierwsze trzy egzemplarze, poddawane intensywnemu badaniu, pochodziły z pierwszej serii informacyjnej i nosiły numery K 1926, K 1927 i K 1928.

Samoloty Hawker „Fury" budowane były w dwóch odmianach: „Fury I" i „Fury II" przy czym pierwszych zbudowano 117 egzemplarzy w pięciu seriach, a drugich 97 egzemplarzy w dwóch seriach.

Wymienione w opisie samoloty nie powstały na bazie „Fury" chociażby dlatego, że Hawker „Hart" powstał w 1926 roku, a pozostałe z wyjątkiem „Nimroda" były samolotami dwumiejscowymi o innych układach skrzydeł.

Załączone do publikacji zdjęcie nie przedstawia samolotu Hawker „Fury", a jest zdjęciem samolotu Hawker „Hart I", pochodzącego z pierwszej serii próbnej liczącej 15 egzemplarzy. Samolot J 9941 razem z J 9940 przydzielony był do 57 dywizjonu bombowego.

Przekazuję niniejsze informacje uzupełniające dla modelarzy zainteresowanych budową tego bardzo interesującego typu samolotu.

Marian Krzyżar

KORESPONDENCJE

m/s „MIELEC"

Niedawno w szkockiej stoczni Govan wodowano kolejny statek — masowiec o wyporności 4500 ton, który otrzymał imię lotniczego miasta; m/s „Mielec". Na uroczystość tę wyjechała do Anglii delegacja z naczelnikiem miasta Józefem Królem, wicedyrektorem WSK PZL w Mielcu — Mieczysławem Mądrackim i wicedyrektorem Robotniczego Centrum Kultury mgr Ireną Nowakowską, która została matką chrzestną owego statku.

— Było pięknie i wzruszająco — mówi pani Irena — Spotkaliśmy się z kierownictwem stoczni, a przed momentem samego chrztu najmłodszy członek załogi stoczni wręczył mi kwiaty i przekazał serdeczne życzenia od budowniczych. Później nastąpiła ceremonia rozbicia o burtę statku butelki szampana, a gdy wypowiadałam formułę „Płyń po morzach i oceanach, głoś chwałę polskiej bandery, sław imię polskiego marynarza", pomyślałam przez chwilę — i polskiego lotnictwa.

Pomyślałam sobie też, że fakt, iż statek będzie nosił imię miasta słynącego z lotnictwa, nałożył też na nas, a może najbardziej na wytwórnię, spore obowiązki. Powstał więc w Mielcu cały program patronacki, bardzo bogaty i atrakcyjny. Wystrój statku ma symbolizować lotnictwo, jego dorobek i dzień dzisiejszy. Chcemy, aby marynarze m/s „Mielec" spotykali się z załogą WSK PZL, w przedsiębiorstwie będzie także specjalna tablica pamiątkowa.

Ryszard Niczyporuk

BIULETYN AEROKLUBU PRL

Lista zawodników na XV KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE im. SZCZEPANA GRZESZCZYKA Lisie Kąty 8–22 czerwca 1980 r.

Ryszard Aszurkiewicz (Aeroklub Zagłębia Miedziowego), **Andrzej Bylok** (A. Bielsko-Bialski), **Leszek Dunowski** (A. Gdański), **Jerzy Garstka** (A. Białostocki), **Krzysztof Jurkiewicz** (A. Pomorski), **Antoni Kawzowicz** (A. Wrocławski), **Bogdan Kasprzycki** (A. Zagłębia Miedziowego), **Mirosław Kisły** (A. Warszawski), **Jerzy Kolasiński** (A. Ostrowski), **Jan Kubica** (A. Bielsko-Bialski), **Waldemar Król** (A. Pomorski), **Maciej Maciejewski** (A. Białostocki), **Jerzy Makula** (A. ROW), **Waldemar Matyja** (A. Poznański), **Michał Mikula** (A. Poznański), **Ryszard Michalski** (A. Łódzki), **Krzysztof Mróz** (A. Zagłębia Miedziowego), **Marek Lewandowski** (A. Poznański), **Mieczysław Olszewski** (A. Pomorski), **Romuald Ożlański** (A. Białostocki), **Kazimierz Piotrowski** (A. Ziemi Lubuskiej), **Andrzej Ring** (A. Podkarpacki), **Janusz Skalski** (A. Warszawski), **Henryk Sosnowski** (A. Białostocki), **Adam Sosnowski** (A. Białostocki), **Krzysztof Sobiecki** (A. Bydgoski), **Jan Spałek** (A. Śląski), **Jerzy Szempliński** (A. Jeleniogórski), **Wiktor Sznurowski** (A. Robotniczy w Świdniku), **Zbigniew Walas** (A. Stalowowolski), **Janusz Wasilewski** (A. Wrocławski), **Marek Włodarczyk** (A. Ziemi Piotrkowskiej), **Paweł Wojda** (A. Białostocki), **Waldemar Wrona** (A. Zamojski), **Andrzej Zaręba** (A. Kielecki), **Andrzej Żukowski** (A. Białostocki).

Piloci rezerwowi: **Mariusz Poźniak, Jacek Dankowski, Jarosław Poźniak i Mariusz Winny** (wszyscy z A. Leszczyńskiego).

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. – Czesław Głogowski, kierownicy działów – Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny – Jolanta Kalita, redaktor techniczny – Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

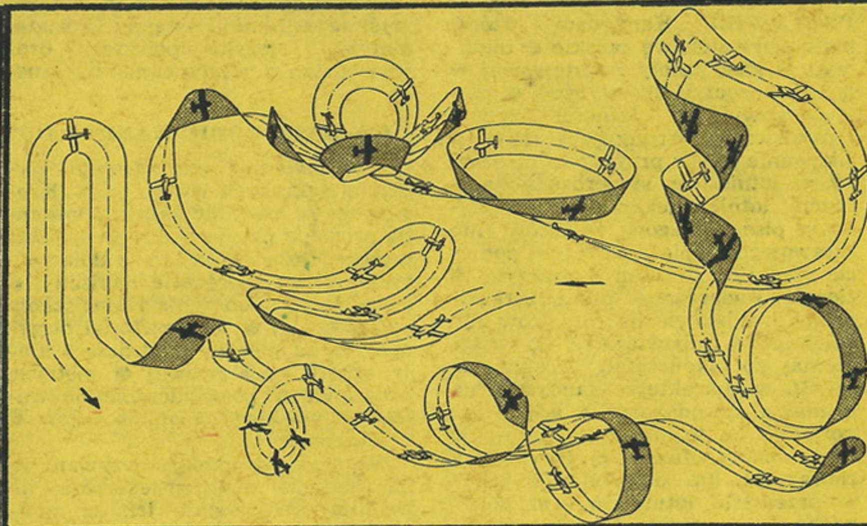
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 28.III.1980. Zam. 1479. O-61.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

JESZCZE JEDEN

Satelita łącznościowy H-SAT, przeznaczony do bezpośredniego odbioru programów telewizyjnych z Kosmosu, opracowywany wspólnie w 1979 r. przez Aèrospatiale we Francji i MBB w RFN.



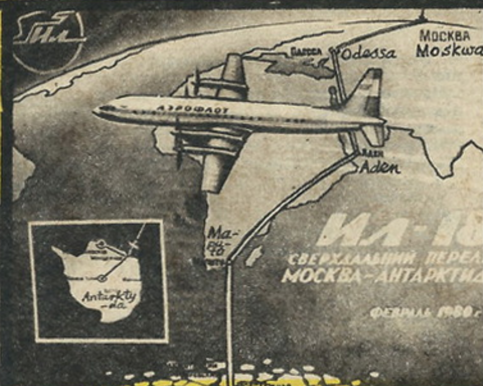
AKROBACJA

Wiązanka figur akrobacji lotniczej wykonywana na pokazach na samolocie MBB Flamingo-Trainer T-1. Jest to ulepszony samolot SIAT-233 T-1. Trzymiejscowy, z silnikiem tłokowym 147–155 kW (200–210 KM). Prędkość max. – 278 km/h, prędkość dopuszczalna w locie nurkowym – 380 km/h, przeciążenie dopuszczalne w odmianie akrobacyjnej +6 g.

MINI-SAMOLOT

Najnowszy 1-miejscowy minisamolot australijski Grasshopper z dwusuwowym silnikiem Fuji o mocy 22 kW (30 KM). Wg przepisów australijskich można na nim latać po kraju bez licencji i rejestracji odległości ponad 5 km od lotnisk oficjalnych na wysokości do 90 m. Prędkość przelotowa – ok. 96 km/h, rozbieg – do 60 m. Samolot ma być produkowany seryjnie w zestawie elementów do samodzielnej budowy. Składanie minisamolotu do transportu na lekkiej przyczepie samochodowej trwa – do 15 min.





MOSKWA—ANTARKTYDA

Jak już podawaliśmy, w lutym br. seryjny samolot radziecki Il-18D w barwach Aerofłotu pokonał trasę Moskwa–Odessa–Aden–Maputo–Mołodiożnaja (Antarktyda)–Moskwa o łącznej długości 45 660 km. Zamieszczona mapka ilustruje trasę tego przelotu.

PŁAT WĄSKO--SZEROKI

Przekrój płata o zmiennej geometrii w dwumiejscowym szybowcu doświadczalnym Mü-27 Są to 6-dzielne klapy-poszerzacze Wortmanna pokazane w położeniach skrajnych. Klapy te umożliwiają zmianę obciążenia jednostkowego powierzchni nośnej szybowca w zakresie 38%. Prace projektowe i konstrukcyjne trwały 10 lat.

NOWY ZLIN

Zlin-142, to prototyp nowego dwumiejscowego samolotu sportowego konstrukcji metalowej CSRS. Silnik Avia M-337A ze sprężarką o mocy 154,4 kW (210 KM). Podwozie stałe, kołowe. Dwuster. Samolot jest wyposażony w zaczep do holowania szybowców. W porównaniu ze znanym również w Polsce samolotem Z-42 nowy Zlin jest staranniej opracowany aerodynamicznie, ma łatwiejszy dostęp do kabiny oraz lepszą widoczność. Jednoczęściowa osłona ze szkła organicznego odsuwa się do przodu. Wyposażenie umożliwia loty w warunkach IFR.

Rozpiętość – 9,16 (9,11) m, długość – 7,33 (7,07) m, wysokość – 2,75 (2,69) m. Zapas paliwa – 220 l. Prędkość max. – 230 (215) km/h, prędkość przelotowa – 220 (200) km/h, prędkość lądowania – 91 (97) km/h. W nawiasach dane Z-42 (silnik Avia M-137 o mocy 132,5 kW – 180 KM).



▲ Prasa radziecka donosi o niezwykłym przebazowaniu naddźwiękowego samolotu Tu-144 do muzeum lotnictwa w Monino pod Moskwą. Na przyjęcie dużego samolotu o masie przy lądowaniu ok. 110 t wykonano doraźnie lądowisko, czyli po prostu pas 2 km długości z ubitej ziemi. Na takim pasie nie lądował dotąd zapewne żaden samolot odrzutowy na świecie. Po wstępnych próbach z lżejszym Tu-134 i niezbędnych obliczeniach, nadszedł dzień wielkiej próby dla załogi Tu-144 i samej maszyny. W pierwszych dniach marca nastąpiło lądowanie. W chwili, gdy koła dotknęły ziemi wyrzucono cztery spadochrony hamujące dobieg. Dzięki temu samolot pokonał po ubitej ziemi odległość zaledwie 900 m. Przebazowanie udało się. Dowódcą załogi ostatniego lotu samolotu Tu-144 z numerem fabrycznym 77106 był pilot doświadczalny Giennadij Woronczenko. Tu-144 umieszczony został w muzeum między An-24 i Tu-104.

▲ W Tallinie, stolicy Estońskiej SRR, gdzie odbędzie się morska część Igrzysk Olimpijskich, przygotowano wszystko na przyjęcie zawodników i gości. Nowy port lotniczy umożliwia odprawę ponad 700 pasażerów w ciągu godziny.

▲ W ZSRR ukazała się książka zatytułowana „Krasnyje samolioty" (Czerwone samoloty). Jest to niezwykła biografia lotnika i konstruktora, Włocha Roberto Bartini, który od 1923 r. wybrał Kraj Rad jako swoją drugą ojczyznę. Tutaj budował samoloty, m.in. „Stal-7", na którym w 1939 r. ustanowiono światowy rekord prędkości na dystansie 5000 km, a który w dniach wojny znany był jako bombowiec DB-240. Bartini przez 45 lat pełnił funkcję głównego konstruktora.

▲ Niedawno donosiliśmy o rekordowym locie śmigłowca pasażerskiego Sikorsky S-76 na trasie Londyn–Paryż–Londyn, który pokonał odległość między obu stolicami ze średnią prędkością 287,93 km/h. W miesiąc później, to jest 6 lutego, śmigłowiec francuski, piękny, nowoczesny Dauphin-2N z pasażerami na pokładzie pokonał trasę Issy-Les-Moulineaux (Francja) – Battersea (Anglia) w 67 min 48 s, co dało średnią prędkość 293 km/h i nowy rekord. Na tym nie poprzestano. 8 lutego ten sam śmigłowiec francuski z 6 pasażerami na pokładzie uzyskał średnią prędkość 303 km/h. Lot z Francji do Anglii trwał 1 h 03 min 30 s, a z powrotem 1 h 12 min 9 s. Dwuosobową załogę śmigłowca tworzyli: szef pilotów Bernard Pasquet i pilot doświadczalny Max Jot, obaj z Aérospatiale.

▲ Tradycyjną nagrodę Ikara, ufundowaną przez francuskich dziennikarzy fachowych zajmujących się tematyką lotniczą i kosmiczną, przyznano w roku bieżącym kierownikowi programu „Ariane", w którym strona francuska ma największy udział i sukcesy.

▲ Japońsko-zachodnioniemiecki dwuturbinowy śmigłowiec BK-117, przeznaczony do transportu 8–10 osób, budowany będzie początkowo w serii 100 sztuk. W ciągu najbliższych 5 lat spodziewana jest budowa 500–600 śmigłowców tego typu w wytwórniach obu państw. W przyszłym roku śmigłowiec zostanie poddany końcowym próbom, niezbędnym do uzyskania państwowego certyfikatu, zarówno w Japonii, jak i RFN. Przewidywana w przyszłości produkcja: 10–12 śmigłowców miesięcznie.

▲ Pani kapitan Nelly Hamilton ma 30 lat i jest matką 12-letniego syna. Jako oficer pilot US Air Force pilotuje powietrzne zbiornikowce (Stratotanker). Od siedmiu lat w wojskach lotniczych. Ma jeszcze 6 lat służby, bo kontrakt podpisała na lat trzynaście.

▲ Przedsiębiorstwo Lufthansa (RFN) przewiozło w roku ubiegłym 13 740 000 pasażerów i 400 000 t towarów. Odnotowano wzrost przewozów w stosunku do 1978 r.

▲ Japońskie przedsiębiorstwo JAL wprowadziło na krajowe linie Tokio–Okinawa samolot Boeing 747 SR (bliskiego zasięgu), który zabiera na pokład 550 pasażerów. Samolot tej wersji umożliwia mniejsze o ok. 8 proc. zużycie paliwa (licząc na pasażera).

▲ Przedsiębiorstwo British Airways zamierza w ciągu bieżącego roku usunąć ze służby 45 samolotów, wprowadzając 40 nowych i 5 wiropłatów. Wśród wysłużonych samolotów znajdują się m.in. Viscount, Super VC.10, Trident 1E i Boeing-707.

INDEKS 307606

Zdjęcia i rysunki: „Nowe Czasy", „VTM" (CSRS), „Aviation Magazine", „Flight", „Aerokurier", „Der Flieger".